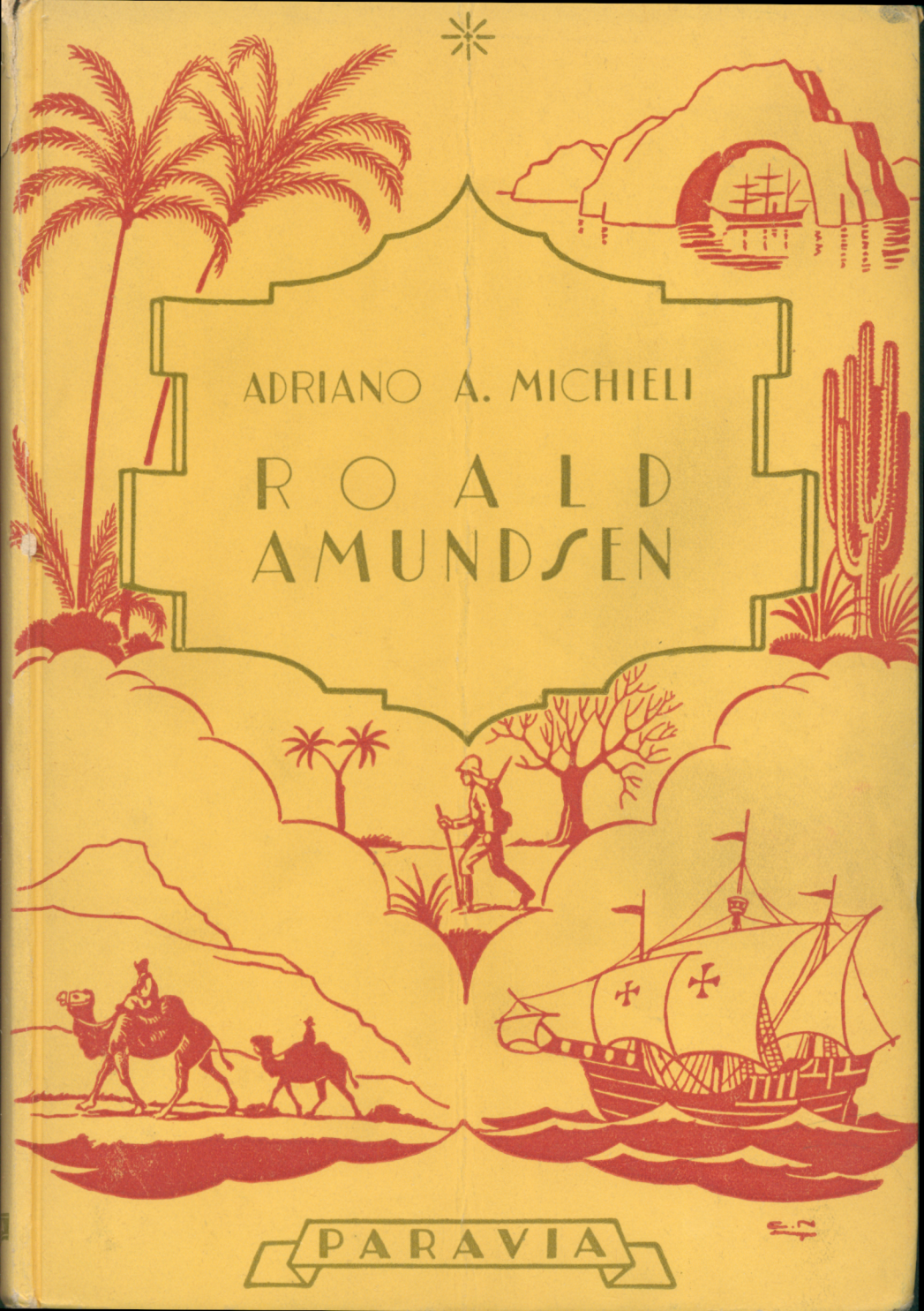
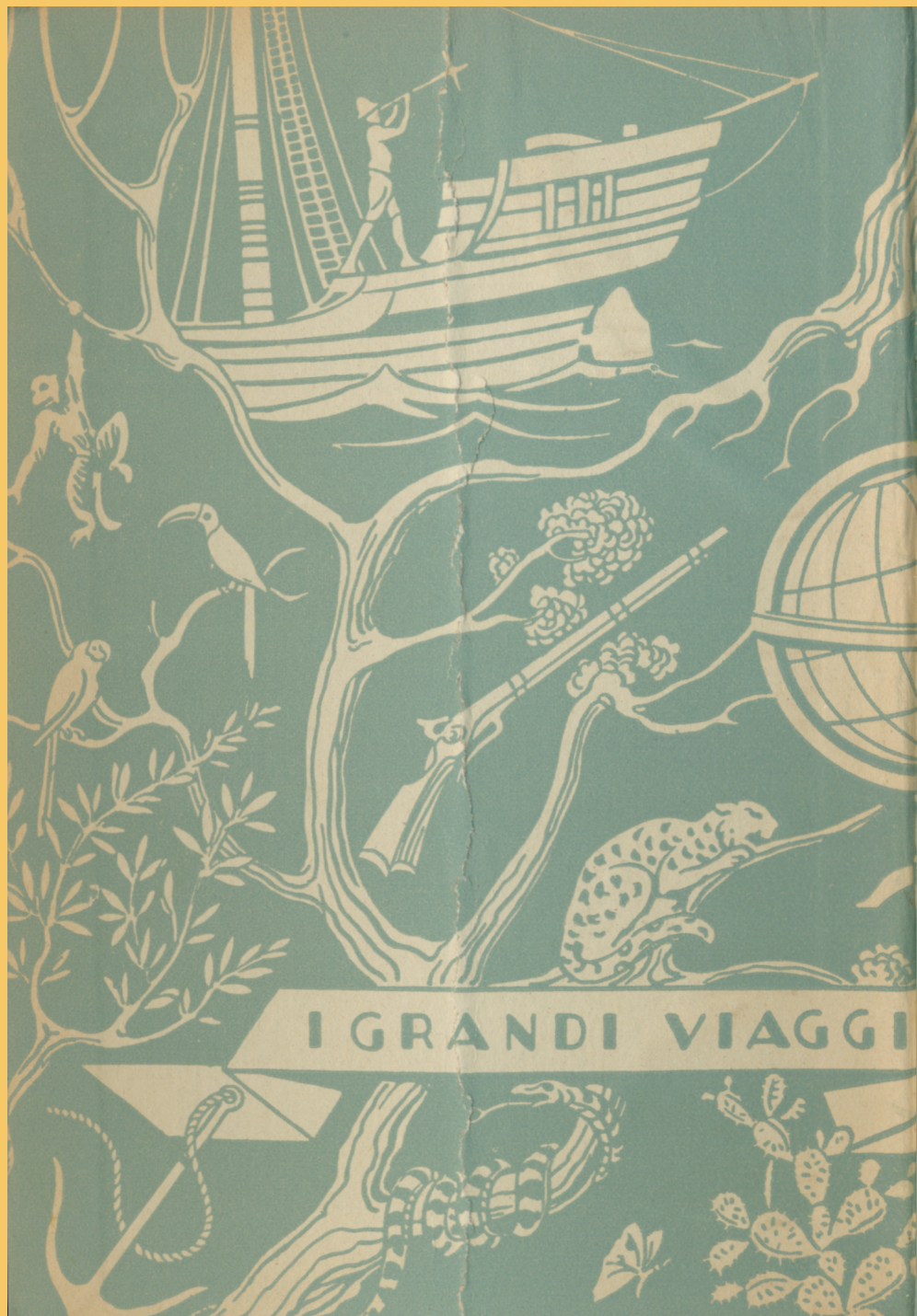




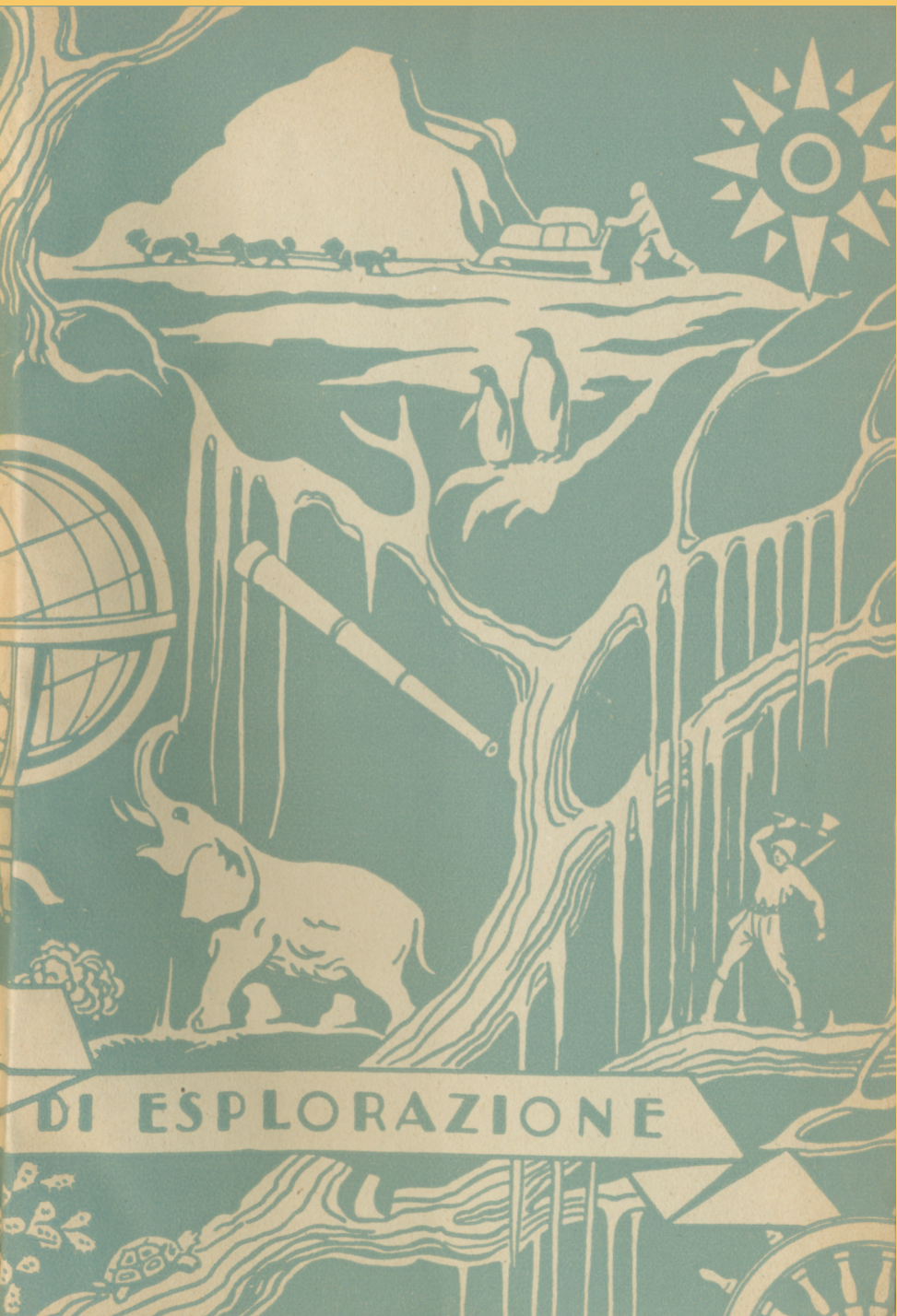
ADRIANO A. MICIELI

ROALD
AMUNDSEN

PARAVIA



I GRANDI VIAGGI



DI ESPLORAZIONE

I GRANDI VIAGGI DI ESPLORAZIONE

I libri che la gioventù e il popolo leggono con maggiore interesse sono quelli che narrano la storia di viaggi avventurosi. L'esotico, il lontano, l'ignoto esercitano sempre un fascino straordinario.

Quando poi al meraviglioso e all'impreveduto delle vicende di viaggio si mescolano elementi umani ed eroici, l'interesse del lettore si acuisce. L'esploratore, che si cimenta in paesi nuovi e fra popolazioni strane, correndo pericoli e superando ostacoli mai prima incontrati, incatena l'ansiosa curiosità del lettore, che lo segue con animo sospeso fino alla mèta.

Egli sente che l'esploratore è l'eroe per eccellenza, a qualunque paese appartenga e in qualsiasi latitudine abbia stampato per primo le sue orme su questa terra.

Ma il popolo non legge le lunghe relazioni di viaggio conseguente dai grandi esploratori a volumi di ponderosa mole, che superano di troppo la sua capacità di comprensione. Tutto ciò che non è episodio e dramma, ardore e movimento, lo interessa mediocrementemente. Egli vuol seguire le vicende del viaggio, veder paesi e genti nuove, spingersi innanzi a grandi giornate e toccar presto la mèta.

Per narrare al popolo italiano, in pagine vive e serrate, i grandi viaggi di esplorazione — in cui il meraviglioso e l'eroico si alternano con vicenda ininterrotta — abbiamo ideato questa Collana, i cui volumi, desunti dalle relazioni che lasciarono i più famosi esploratori, da Marco Polo a Roald Amundsen, si rivolgono alla gioventù e al popolo, cioè ad un pubblico che un tempo, per mancanza di avventure di viaggio storicamente vere, si abbandonava alla lettura di quelle immaginarie, ammannite in grossolani intrugli di gesta marine, terrestri ed aeree.

Vogliamo offrire, con questa nostra collezione, una scelta di letture vive ed avvincenti alla nuova gioventù d'Italia; non solo, ma anche accendere nei cuori il culto delle più alte forme di eroismo che onorino l'umanità.

ETTORE FABIETTI

VOLUMI PUBBLICATI

Cristoforo Colombo, di ADELE ALBIERI.
Marco Polo, di RANIERI ALLULLI.
Romolo Gessi, di ARTURO AVELARDI.
Giacomo Cook, di NATALE BIANCHI.
Carlo Piaggia, di AURORA CARLINI VENTURINO.
Otto Sverdrup, di GUIDO CATONE.
Giacomo Bove, di ETTORE COZZANI.
Ferdinando Magellano, di BRUNO DELL'AMORE.
Enrico Stanley, di ALFREDO FABIETTI.
Stanley attraverso il Continente nero, di ALFREDO FABIETTI.
Nordenskjöld, di MARA FABIETTI.
Pietro Savorgnan di Brazzà, di LUIGI FIORENTINO.
David Livingstone, di ANNA FRANCHI.
Sei Fiorentini in Oriente, di ALBERTA GALAVOTTI.
Guglielmo Massaia, di ELVIRA GIANAZZA.
I Caboto, di ENRICA GRASSO.
Vasco da Gama, di PIER LUIGI MARINI.
Roald Amundsen, di ADRIANO AUGUSTO MICHIELI.
Amerigo Vespucci, di EUGENIO OBERTI.
Giovanni da Pian del Carpine, di GIOVANNI PONTI.
Vittorio Bottego, di MARIA SANGUINI.
Guido Boggiani, di ALBERTO VIVIANI.

Tutti i volumi sono corredati del ritratto dell'esploratore, di molte illustrazioni e di una carta geografica-itinerario a colori.



Joel Lundgren

ADRIANO AUGUSTO MICHIELI

ROALD
AMUNDSEN



G. B. PARAVIA & C.

TORINO - MILANO - PADOVA - FIRENZE - PESCARA - ROMA - NAPOLI - CATANIA - PALERMO

PRIMA RISTAMPA
SECONDA EDIZIONE

ILLUSTRAZIONI DI ARMANDO MONASTEROLO

PROPRIETÀ LETTERARIA

Printed in Italy

Società per Azioni G. B. PARAVIA & C.
TORINO - CORSO RACCONIGI, 16

192 (CA) 1954. 5556 [7107]

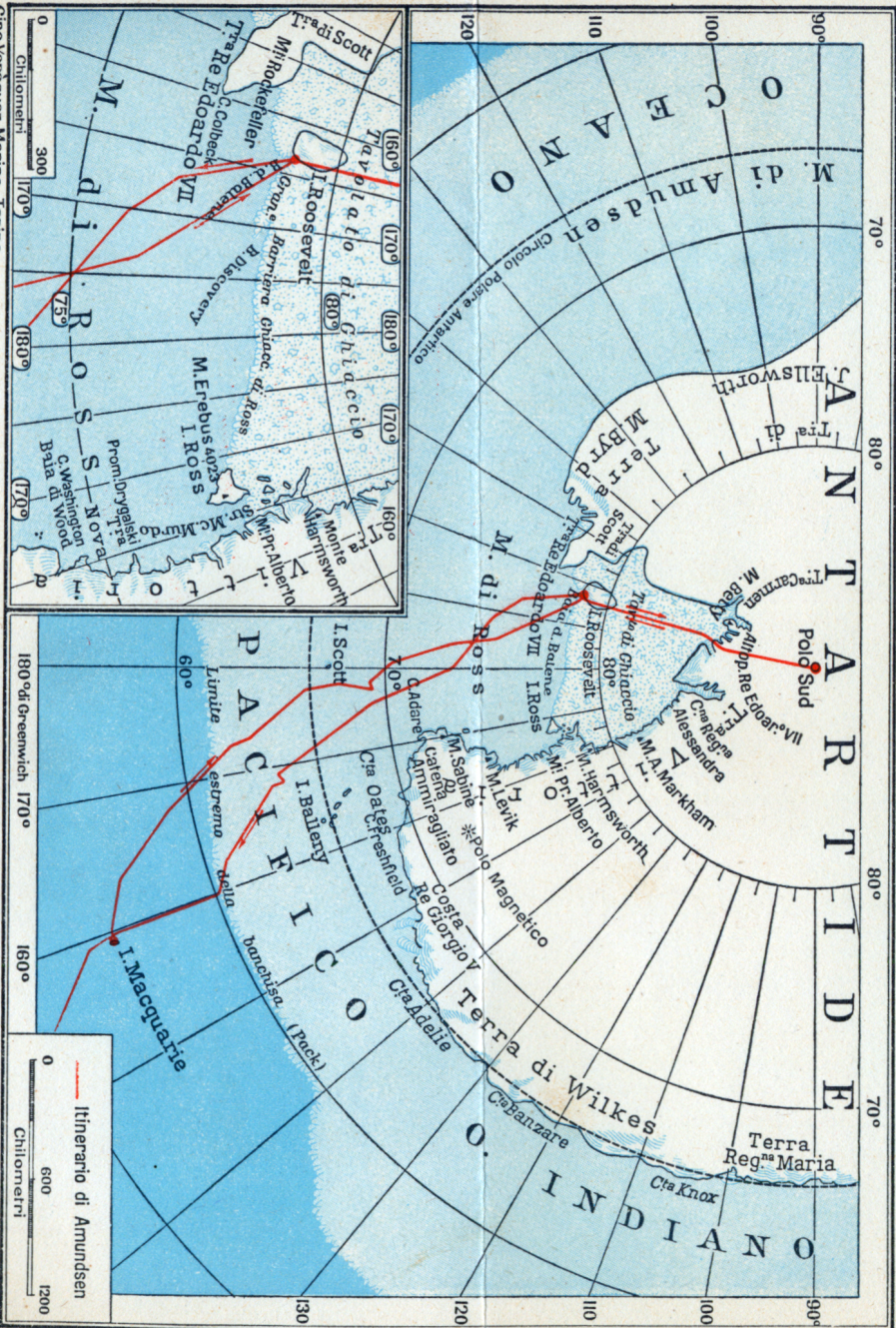
AI
MIEI CARI ALLIEVI
DI TANTE CITTÀ
E
DI TANTI ANNI DI SCUOLA
COME ECO E COME RICORDO

4 Novembre 1949.

A. A. M.

Nel licenziare le bozze della 2^a edizione di questo libro desidero esternare anche qui la mia più viva riconoscenza al Sig. Gustavo Amundsen, nipote del grande esploratore; a S. E. il Ministro d'Italia in Oslo; al Presidente della Reale Società Geografica Norvegese, Sig. Klingenberg; al Ch.mo Sig. Odd Arnesen del giornale «Aftenposten»; all'Ill. Comandante Gunnar Hovdenak della Marina Norvegese, autore del bel libro «Roald Amundsens Siste Ferd»; e al venerando maestro di studi polari D.r Charles Rabot di Parigi, per tutte le notizie e i chiarimenti favoriti con somma cortesia e benevolenza.

A. A. M.

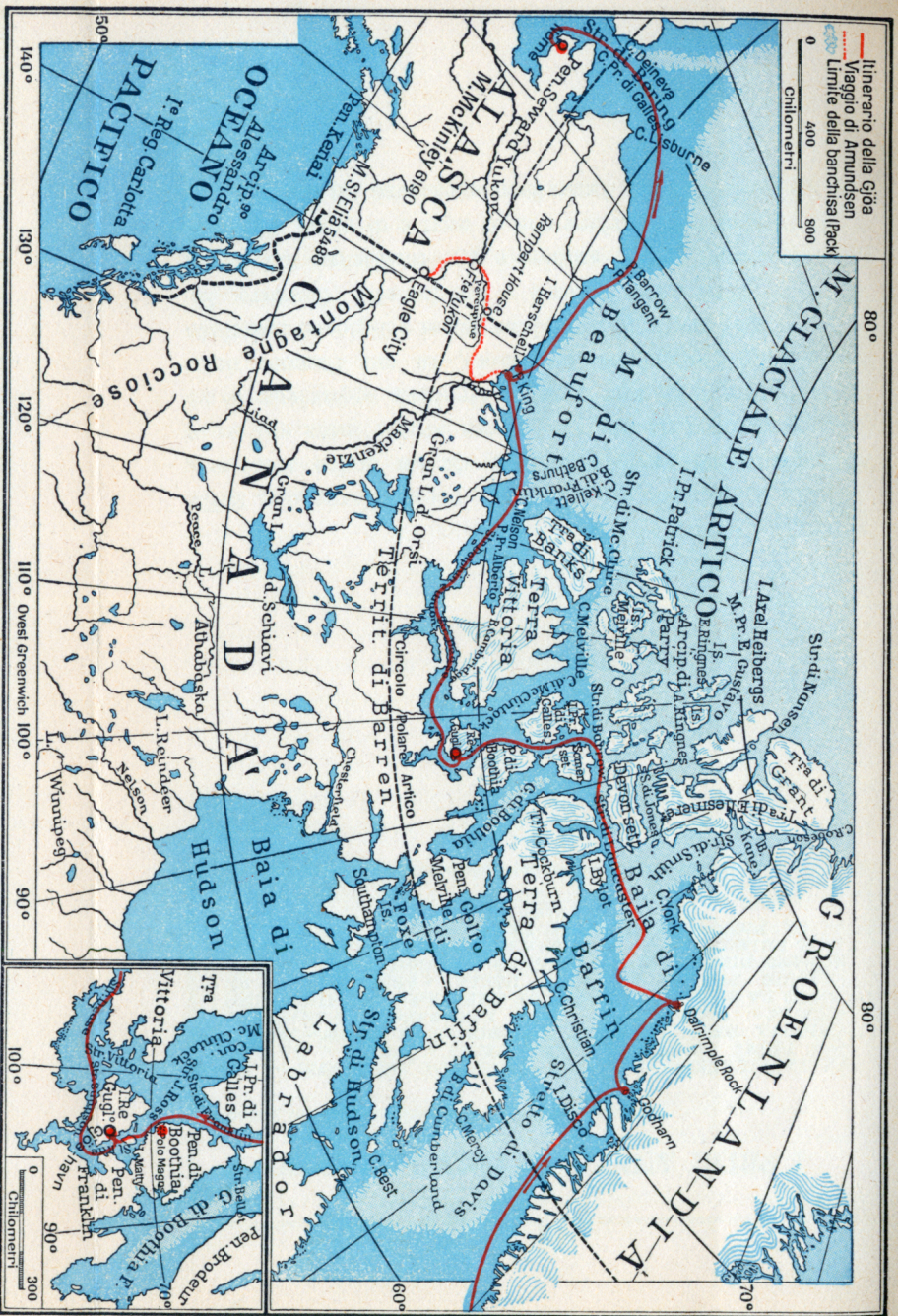


Gino Ver'aguez-Marino - Torino -

IL VIAGGIO AL POLO SUD.

G. B. PARAVIA & C. PROPRIETÀ LETTERARIA

— Itinerario della Gjoa
 — Viaggio di Amundsen
 - - - Limite della banquisa (Pack)
 0 400 800
 Chilonetri



L'ITINERARIO DELLA « GJOA » NEL PASSAGGIO DEL NORD-OVEST.



I.

I PRIMI ANNI E IL PRIMO VIAGGIO

Ciascuno è figlio dei suoi padri e della sua patria.

LA FANCIULLEZZA E I PRIMI STUDI DI AMUNDSEN. — LE SUE PRIME LETTURE E I SUOI PRIMI «EROI». — LA TRAVERSATA DELL'ALTOPIANO DI CRISTIANIA E UN' «IRRESISTIBILE» VOCAZIONE. — NEI LABORATORI D'AMBURGO, SOTTO LA GUIDA DI UN GRANDE MAESTRO. — IL SUO PRIMO VIAGGIO POLARE A BORDO DELLA «BELGICA». — UN AUDACE DISEGNO E UNO STORICO COLLOQUIO CON NANSEN. — IL PRIMO VIAGGIO DI PROVA E DI STUDIO DELLA «GIÒA». — LA PICCOLA BALENIERA PARTE PER IL SUO GRANDE VIAGGIO.

Nato il 16 luglio 1872 a Borge, presso Sarpsborg, nella Norvegia meridionale (Ostfold), da un padre armatore, Iens Amundsen, la cui vita si era svolta tutta sul mare e per il mare, e da una mamma, Gustava, appartenente ad una famiglia d'origine eschimese, in cui l'amore delle terre lontane era una tradizione quasi religiosa; cresciuto nei suoi primi anni insieme a tre fratelli (Gustavo, Sigurd e Leone) in un ambiente per eccellenza marinaro, in cui non sentiva parlare che di navi e di porti, di fiordi e di ghiacci, Roaldo Amundsen accarezzò fin da ragazzo

i sogni più graditi ad ogni buon Norvegese, cioè quelli di portare la bandiera della sua patria ove nessun altro l'ha mai portata, più in alto e più in là di tutti!

Appena compiute le prime scuole, ov'egli si distinse per la sua dolcezza di carattere, non scompagnata da una ferma volontà, il nostro Roaldo iniziò in Oslo, allora chiamata ancora Christiania, i suoi studi classici e cominciò ad interessarsi di esplorazioni e di viaggi e soprattutto delle vicende di quel perfetto eroe polare che fu Sir John Franklin. La narrazione delle sue avventure, da lui letta fra gli otto e i nove anni, gli riscaldò talmente la fantasia, che ne parlava di continuo, occupandosi sempre più della storia della sua ultima tragica spedizione e di quella di tutti i tentativi fatti dal 1848 in poi per ricercarlo.

Intanto, gli Amundsen s'erano trasferiti, per l'educazione dei figliuoli, ad Uranienborgveien, presso la capitale, in una graziosa villetta tutta pace e raccoglimento, dove il futuro esploratore trascorse gli anni più belli della sua adolescenza e della sua prima giovinezza, studiando, sognando e preparandosi all'avvenire. Il padre suo l'avrebbe voluto con sé, nei suoi uffici pieni di modelli di navi, di carte geografiche e d'orari, mentre la madre sperava, invece, di farne un medico, sia per averlo più vicino, sia perché l'altra carriera le sembrava troppo aleatoria. In attesa di decidersi, il giovane Amundsen, dopo aver conseguita la licenza liceale, passò all'Università di Oslo, inscrivendosi, come *candidatus philosophiae*, nella facoltà di medicina, ma non trascurando al tempo stesso gli studi geografici e gli esercizi fisici, in cui si fece presto expectissimo.

Nel 1888, quando egli aveva appena 17 anni ed era

ancora in liceo, Fridtjof Nansen compì, con cinque compagni (tra cui il Dietrichson e lo Sverdrup), tre slitte e pochi cani, l'ardua traversata dell'*inlandsis* (corazza di ghiaccio) groenlandese, dalla costa orientale di Umivik (al 64° 25' di lat. Nord) a quella occidentale di Ameralik (al 64° 11'), cioè un percorso di circa 700 km., tutto sul ghiaccio e tra mille insidie di terreno e di clima, in soli 46 giorni. Quel mirabile *raid* doveva renderlo d'un tratto famoso, non solo per le difficoltà, diremo così, sportive del cimento, ma per i suoi cospicui risultati scientifici. I Norvegesi ne esultarono come d'una gloria nazionale e i giovani non facevano che inneggiare al suo nome, come a quello d'un novello Vikingo, eroe delle vecchie saghe scandinave, mentre nel cuore di Amundsen l'ardita impresa produsse un inaspettato effetto: sciolse come d'incanto le sue incertezze sulla carriera futura, facendogli apparire sempre più bella ed attraente quella dell'esploratore e soprattutto dell'esploratore polare.

C'era, però, ancora vicina a lui sua madre, ed essa, con la sua amorevole autorità, lo indusse a iniziare, come si disse, gli studi universitari di medicina, ch'egli seguì per ben due anni, fino all'inizio del 1893, quando ebbe l'immenso dolore di perdere quella eletta creatura. A lungo, egli narra nell'introduzione del primo libro da lui scritto (*Il Passaggio Nord-Ovest*), si dibatté allora nel suo cuore una penosa lotta tra l'affetto filiale e l'irresistibile vocazione.

Doveva o no serbar fede a quello che era stato il desiderio di sua madre? Pensa, ripensa, esamina, « alla fine, egli soggiunge, non seppi resistere, e nulla poté soffocare in me l'impulso che con tanta forza mi traeva alla mia antica ed unica aspirazione. Lasciai gli studi in corso e

risolsi di darmi tutto a quell'altro ordine di studi, che costituiscono il periodo di lunga preparazione assolutamente indispensabile per chi intenda dedicarsi all'esplorazione dei mari polari ».

Chiamato in servizio militare per alcune settimane, fu dichiarato abile, più per il suo magnifico sviluppo fisico che per le condizioni della sua vista, che l'avrebbero fatto esonerare, essendo egli assai miope.

Convinto che solo con un continuo esercizio avrebbe potuto essere pronto « a battere la sua strada », dormiva a finestre aperte anche nel più rigido inverno e si allenava con vera passione nell'esercizio degli sci e delle racchette da neve, pensando che avrebbe dovuto, in seguito, servirsene assai spesso.

Girovagò così, solo o in compagnia, per tutti i colli e i monti circostanti alla capitale, e nel 1894, insieme ad un suo compagno d'università, decise di occupare le feste natalizie cimentandosi alla prima traversata invernale del grande altipiano che da Oslo scende verso Bergen. L'impresa era stata giudicata più volte impossibile e Amundsen volle, appunto per questo, tentarla. Su quel grande pianoro, del tutto disabitato, non c'era allora né una capanna, né un rifugio, e solo a metà circa di esso si trovava un rustico riparo estivo per i pastori, privo di qualsiasi comodità.

Amundsen e il suo amico, armati di sci e di racchette, si recarono dalle loro case alla fattoria alpina di Mogen, sull'orlo orientale dell'altipiano, proponendosi di arrivare dopo pochi giorni a Garen, sulla costa ovest; ma, nel mattino successivo al loro arrivo all'ospitale casetta, si scatenò una tempesta di neve così forte, che per otto giorni non poterono muoversi. Al nono giorno, per

quanto sconsigliati da quei buoni alpigiani, i due amici intrapresero la scalata dell'altipiano e giunsero, verso sera, alla capanna estiva che si disse. Il freddo era intenso; ma essi, pur essendo stanchissimi, dormirono lo stesso del più bel sonno fino all'alba seguente. Alba grigia e minacciosa, poiché la tormenta, nuovamente infuriando, impedì loro di uscire per ben due giorni. Al terzo giorno, diminuendo le loro provviste ed essendo necessario proseguire ad ogni costo, i due studenti si rimisero in marcia; ma la neve cadeva fitta e solo la bussola poteva guidarli. Inesperti dei luoghi, smarrirono, più volte, la direttiva di marcia, perdendo ore ed ore per orizzontarsi. Conseguenza di questi ritardi fu che dovettero passare ben due notti all'aperto, restando quasi sepolti nella neve, finché — scampati entrambi dall'assideramento per un vero miracolo e scampato Amundsen dalla morte per soffocazione, grazie all'energia del suo compagno, che lo rintracciò dopo tre ore di affannose ricerche — scopersero, per fortuna, alcune tracce di sci e si riconfortarono. Poco dopo, scorsero infatti, con loro grande gioia, un cacciatore di uccelli selvatici, il quale, vedendoli scendere dall'altipiano, li credette due spiriti delle leggende; ma li accolse, in ogni modo, abbastanza affabilmente nella sua capanna e fu loro largo di aiuti e di cibi. Così rifocillati e ristorati, presero la via della costa, e dopo non molti giorni erano a casa.

Da quel momento la carriera e il destino di Roald Amundsen erano decisi! Egli, da buon vichingo, avrebbe navigato ed esplorato i mari polari. Navigare per un norvegese vuol dire andare a vedere il mare della patria, quello che non ha confini che di banchi, di nebbia e di ghiaccio. La Norvegia è la retrovia del Polo. Giungono

in fondo ai suoi fiordi le baleniere che hanno svernato serrate nel banco. Il carbone le viene dalle miniere artiche che impinguano le isole Svalbard; strane miniere che s'aprono a mezza costa delle montagne, e dentro son bianche per vapor d'acqua rappreso sulle pareti delle gallerie. Dai suoi porti, dalle sue isole estreme partono gli esploratori che battezzano poi con i buoni nomi di casa i nuovi golfi e le stazioni di capanne sull'orlo della ghiaccia eterna. Le sue notti estive son chiare di tutto il riverbero del sole immobile sul cielo del Polo; le sue notti invernali son già boreali con i prodigiosi ventagli delle aurore di fiamma che s'aprono dietro i monti neri.

Cara patria di pietra e di neve, severa e semplice, ove i monti perdono forma e il cielo colore. Amundsen se la ritrovò poi sempre un po' dappertutto nei suoi viaggi nostalgici, sul continente australe e sulla gelata artica. E principiò a ritrovarsela due anni appena dopo uscito dall'Università, non in una comoda grande motonave, ma in uno di quei velieri che fanno l'uomo e il marinaio, insegnano le attese e la tenacia, danno una rispettosa confidenza con le forze naturali, raccolte schiettamente senza tanti artifici, nella stretta delle vele e sotto i fianchi larghi dello scafo.

Amundsen passò allora alla Scuola per i Capitani di lungo corso, iniziandosi alla pratica della navigazione e alla conoscenza degli elementi dell'Oceanografia e della Meteorologia; viaggiando per istruzione, nel 1894, a bordo della baleniera *Magdalene*, che da Tönsberg faceva vela per il Nord alla caccia delle foche, e nel 1895, come aspirante ufficiale, sul *Danmark*.

Conseguito in tal modo il desiderato titolo, riuscì, con sua grande compiacenza, ad essere assunto, alla fine

del 1897, come ufficiale timoniere sulla *Belgica*, la piccola nave di 25 tonnellate di stazza, con la quale Adriano Gerlache de Gomery, della marina belga, si proponeva di compiere un lungo viaggio nell'Antartide.

L'idea di esplorare, meglio che non si fosse fatto in passato, l'arcipelago delle Shetland Australi e le prospicienti terre del Continente antartico era balenata al De Gerlache nel 1891, quand'egli aveva 25 anni, e si era poi talmente impossessata di lui, da non lasciarlo quieto finché non poté tradurla in realtà.

Raccolta, infatti, la somma occorrente (e in un paese di affari come il suo non fu cosa facile); acquistata d'occasione, in Norvegia, un'ancor salda baleniera, fattala adattare alle esigenze del suo lungo viaggio e datole il nome augurale della patria, il tenace Comandante belga, con l'aiuto della Reale Società Geografica di Bruxelles e con quello di pubblici sottoscrittori, tra cui il grande industriale Ernesto Solvay, riuscì a raccogliere gran parte dei mezzi necessari e a condurre a termine, per la data stabilita, tutti i lavori e le sistemazioni indispensabili.

Chiunque abbia il compito di organizzare una spedizione geografica, « durante i lunghi mesi che precedono la partenza è, senza dubbio, — scrisse il De Gerlache, ripetendo un concetto del Weyprecht — l'uomo più tormentato che possa esistere sotto la cappa del cielo, ove si rifletta che la sola elaborazione della nota dei vari oggetti da portare seco, nota che spesso non ha precedenti, ne occupa lo spirito dì e notte, poichè è noto come la più piccola dimenticanza può, in seguito, cagionare anche gravi incidenti. Di fatto, l'imprevista mancanza di un nonnulla, come filo, aghi, fiammiferi od altri oggetti, futili in apparenza, può condurre a spiacevoli sorprese. E tanto

più quando la spedizione non deve solo munirsi degli attrezzi e dell'equipaggiamento di marcia, ma di tutto il materiale scientifico necessario alle ricerche da eseguirsi *in situ*, e quindi dei pezzi di ricambio di non pochi strumenti fondamentali, come microscopi, scandagli, bottiglie d'isolamento, correntometri e così via. E allora si vorrebbe veder tutto, controllare ogni cosa, ed è necessario divenire una specie di genio enciclopedico per dare il proprio parere ora sul vestiario, ora sulle calzature, ora sulle stoffe e gli arnesi di cucina ed ora sugli apparecchi astronomici e magnetici ». Pur facendosi aiutare da alcuni dei suoi futuri compagni di viaggio più esperti in materia, non si può descrivere, egli soggiunge, quale « eteroclito miscuglio e quale bizzarra raccolta di corrispondenza offrisse il mio copia-lettere di quei mesi. V'erano messaggi d'ogni tipo e destinazione, e soltanto chi rifletta che cosa vuol dire vivere per due anni, e forse più, completamente isolati dal mondo, potrà indovinare di quanti disparati argomenti essi trattassero ».

Nel giugno del 1897 la *Belgica* era ancora a Sandefjord, ove ebbe le ambite visite di Sir Clement Markham, presidente della Società Geografica di Londra e dotto studioso di scienze polari, e il 19 dello stesso mese quella del Dr. Fridtjof Nansen, accompagnato dal signor Rolph Andvord, console belga a Christiania. Nansen gli aveva presentato e raccomandato, come ottimo ufficiale, l'allora giovane amico Roald Amundsen, e tanto lui che Otto Sverdrup e Johansen — suoi compagni di viaggio nella spedizione del *Fram* — avevano dato al De Gerlache, nel corso dell'inverno precedente da lui trascorso in Norvegia, molti utili consigli e suggerimenti, di cui egli fece tesoro. Il 26 giugno (1897) la piccola nave partiva finalmente

per Anversa, donde, completato il carico e preso a bordo tutto l'equipaggio, salpò senz'altro per la sua epica impresa addì 16 agosto.

Esclusi i sette uomini di fatica, componevano il suo equipaggio, oltre il Comandante della spedizione, gli ufficiali Giorgio Lecointe, Roald Amundsen, Giulio Melaerts, Enrico Somers, Max van Rysselberghe, e i signori Enrico Arctowski, incaricato degli studi di geologia, oceanografia e meteorologia; Emilio Danco, per le osservazioni e i rilievi di fisica terrestre; Emilio Racovitza, quale zoologo e botanico; Federico Cook, medico e fotografo, emulo più tardi del Peary; e Antonio Dobrowolsky, come assistente meteorologo.

La *Belgica*, dopo aver toccato Ostenda, attraversò il Golfo di Guascogna e si diresse verso l'isola di Madera, gettando per qualche giorno le ancore nel porto di Funchal. Ripartita di là il 13 settembre, impiegò ben 40 giorni ad arrivare a Rio, ove la spedizione si fermò poco più di una settimana, avendo fretta di guadagnar tempo e di raggiungere, nel momento dello sgelò, i mari del Sud. Dall'11 al 14 novembre la *Belgica* fece tappa a Montevideo. Il 17 l'equipaggio scorse i primi albatros e il 29, alle cinque del mattino, imboccò lo Stretto di Magellano, la nave andò ad ancorarsi per qualche giorno a Punta Arenas, l'estrema città australe, riprendendo poi la sua rotta verso la stazione carboniera di Ushuaïa, ove trascorse festosamente il Natale.

Mentre gli uomini erano a terra, il Comandante e Amundsen prepararono in quel giorno l'albero e i doni, traendoli dalle casse predisposte prima della loro partenza dagli amici della spedizione, e si trovò che ogni uomo della ciurma aveva il suo pacchetto, costituito da vestiti,

giochi, sorprese, libri, utensili diversi; mentre per lo Stato Maggiore « c'erano portamatite e sigilli in argento, con adatti motti; fazzoletti di seta, libri racchiusi in coperture ricamate, portanti le iniziali di ciascuno e scelti secondo il gusto di coloro ai quali erano offerti. Ecco i *Pescatori d'Islanda* del Loti, nelle cui pagine Amundsen potrà riconoscersi un poco nella persona di Grand Jean; Balzac pel sognatore Arctowski; per Danco e Lecointe *I tre meravigliosi racconti* del Flaubert; per Cook i *Racconti straordinari* del suo connazionale Edgardo Poe; per Racovitza un romanzo di Zola, e infine per il Comandante l'*Uilenspiegel* di Carlo de Coster, che potrà parlare al suo cuore della sua patria lontana, la vecchia, eroica, indomabile Fiandra.

Finalmente, vi sono deliziose paste dolci per tutti, che si sono conservate fresche e sembrano fatte per la circostanza. Quel primo Natale lontano dalla Patria fu festeggiato, quindi, nel modo più lieto, e il dì successivo si pensò senz'altro alla partenza, che non avvenne, però, senza incidenti, avendo la *Belgica* cozzato, il 30 dicembre, contro un banco di sabbia, dal quale non riuscì a districarsi che dopo due giorni di ostinati sforzi di tutto l'equipaggio, aiutato dagli indigeni Onas delle vicine isole. L'ultima terra abitata che la spedizione toccò fu allora l'Isola degli Stati, all'estremità meridionale dell'Arcipelago Fueghino, ove il De Gerlache e i suoi compagni ebbero la più cordiale accoglienza dai funzionari che ne reggevano le sorti ed erano colà addetti alle segnalazioni marittime. Addì 14 gennaio (1898) la baleniera avanzò finalmente nel Mare Australe, mettendo la sua prua verso le Shetlands e la baia di Hugues e iniziando la lunga serie dei suoi preziosi rilievi scientifici (scandagli, esami



Quel primo Natale lontano dalla Patria fu festeggiato, quindi, nel modo più lieto....

(pag. 10).

chimici dell'acqua e prese di temperatura, osservazioni sulle correnti, ecc.). Il 19, incontrarono il primo *iceberg* e il 21 giunsero in vista dell'isola Snow, accompagnati da una densa nebbia, che il dì successivo si mutò in una tremenda burrasca, la quale costò alla *Belgica* uno dei suoi più bravi marinai, Augusto Carlo Wiencke, portato via da un'ondata.

Il 23 la spedizione, con la bandiera a mezz'asta, arrivò nella baia di Hugues e iniziò, si può dire subito, le sue scoperte, insinuandosi in uno stretto, a ragione battezzato poi De Gerlache, che divide l'arcipelago di Dirck Gherritz dalla Terra di Danco (situata al Nord di quella del Re Oscar II). Gli audaci studiosi esplorarono con la maggiore diligenza tutte le coste e le isole circostanti, delineandone, coi sistemi più rapidi e insieme più precisi, i contorni e la plastica, prelevando campioni di rocce ed esemplari di piante e di animali e alternando, con grande bravura, le brevi escursioni in slitta nell'interno con quelle in canotto, e doppiando, alla fine, il 12 febbraio, il magnifico Capo Renard, col quale finisce verso Ovest il grande stretto da essi scoperto.

Dopo aver fatto in sì breve tempo più di venti approdi, di cui alcuni assai pericolosi, causa i numerosi scogli a pie' delle erte pareti o dei ripidi pendii di terre emerse, la *Belgica* si trovò nel Pacifico Australe e tentò d'avvicinarsi, volgendo verso Sud, al litorale della Terra di Graham; ma la banchisa era così compatta, che non le fu possibile progredire e dovette riprendere il largo, in direzione Nord-ovest. Il 14 la rotta fu diretta nuovamente a Sud-ovest, fra un cumulo sempre più imponente di *icebergs*, che li accompagnò anche nei due dì successivi,

finché arrivarono in vista della Terra Alessandra, scoperta nel 1920 dal Bellingshausen.

Di là, la nave procedette in piena banchisa, tutta canali e ghiaccioni, e dovette aprirsi la via a forza di giri e rigiri, giungendo, il 28 febbraio, al 70° 28' di latitudine sud e il 29 a 71° 31' di latitudine, in 85° 16' di longitudine ovest da Greenwich. Il freddo, intanto, cresceva e aumentava di pari passo il numero dei blocchi di ghiaccio vaganti, cosicché i tratti di mare libero si andavano restringendo e un po' alla volta, nonostante i ripetuti tentativi degli ufficiali di rotta, si vide che la *Belgica* era ormai prigioniera per un'intera stagione e che sarebbe stato inevitabile lo sverno in quei paraggi. ¶

Al primo momento la cosa non riuscì gradita a nessuno, ma poi — pensando che quello sarebbe stato il primo sverno di una nave nell'Antartide — se ne vide anche il lato singolare, suggestivo, scientificamente importante, e tutti quegli uomini si disposero ad affrontarne le conseguenze con la maggiore serenità possibile. ¶

Il Comandante De Gerlache fece allora contornare la nave d'un bel muro protettore di neve, dispose che la tolda fosse coperta da una specie di capannone in legno a doppie pareti, ordinò una nuova disposizione dei materiali di riserva nelle stive e — spenti i fuochi delle macchine — fece accendere una stufa centrale pel riscaldamento del camerone destinato alla ciurma, del quadrato e delle cabine. Ciascun membro dell'equipaggio, sia ufficiale che marinaio, ebbe assegnati i suoi nuovi compiti, fra cui quelli della pulizia, della cucina, della caccia, ed altri simili, con l'ordine, quando scendessero sull'ampia, compatta estensione di ghiacci che li circondava, di non al-

lontanarsi, per alcuna ragione, più di un chilometro, o almeno di non perdere mai di vista la nave.

Quando il cielo era sereno, Lecointe prendeva il punto e stabiliva di quanti minuti di grado il vento e le correnti avessero spostato l'*icefield* su cui si trovavano. Arctowski raccoglieva i sedimenti dalle palette dei suoi scandagli e misurava di continuo le temperature, mentre Amundsen lo aiutava ad aprire adatte brecce negli strati gelati e a gettare le reti pelagiche per la pesca nel mare profondo. Il servizio meteorologico era fatto a vicenda da De Gerlache, da Amundsen e da Dobrowolsky, e Danco s'era riservato le misure magnetiche, che prendeva, con mirabile costanza, tre volte al giorno. Passò intanto l'aprile, e il termometro scese a 26° sotto zero, cosicchè un po' alla volta emigrarono verso il Nord tanto i pinguini, quanto le procellarie e i gabbiani rosati. Il sole — ai primi di maggio, mentre la nave, col *floe* di cui era prigioniera, derivava lentamente verso Sud — non appariva ormai che per pochi istanti, pallido e biancastro, sul mezzogiorno, finché, il 17, non comparve più e cominciò tediosa e grave, la notte ininterrotta di 1600 ore!

Solo nel solstizio, tra le ore 9 e 10, appariva un barlume d'aurora, e si diffondeva poi per rifrazione un po' di luce diffusa, che durava dalle tre alle quattro ore. Ma, per leggere e lavorare, occorreva anche in quei momenti la lampada. Le nebbie e le burrasche di neve erano intanto all'ordine del giorno, e solo le rare notti serene davano un senso di riposo e di pace.

Nonostante tutte le cure del De Gerlache perché i suoi collaboratori e dipendenti avessero i maggiori riguardi per la loro salute, il freddo e i disagi della lunga notte polare vollero la loro vittima nel valoroso e bravo Danco,

trapassato, dopo pochi giorni di malattia, il 5 giugno. La sua salma, fra il più desolato cordoglio dei compagni, fu trasportata, il 7, a breve distanza dalla nave e calata in un crepaccio dell'*icefield*. Anche gli altri uomini soffersero quasi tutti o allo stomaco o al cuore o alla testa, e si poté dire che le eccezionali condizioni di vita imposte dallo sverno « mettevano a nudo i difetti fisici e i vizi del loro materiale involucri », cosicchè tutti, nessuno eccettuato, andarono soggetti a qualche disturbo.

La notte polare, frattanto, continuava a parere eterna, e per quanto quegli animosi ricorressero ai più svariati accorgimenti per « ingannare » le ore, tutte eguali, del dì e della notte, pareva che esse non passassero mai. Le più lunghe erano quelle cosiddette della « sera », quando, cioè, i lavori della « giornata » erano finiti e bisognava attendere il momento del sonno. Per trascorrerle lietamente si giocava d'azzardo con fantastiche poste di fagioli e di piselli secchi, di cui ciascuno di essi era stato provvisto fino all'enorme cifra di 100; si leggevano e commentavano Dumas, Labiche, Lemaire. Il Comandante metteva al corrente il giornale di bordo; Lecointe segnava nei suoi registri le osservazioni più urgenti; Racowitza abbozzava un suo futuro libro sulla distribuzione geografica della vita; Arctowski si arrovellava, tante volte invano, intorno alle sue formule; Amundsen e Cook perfezionavano e completavano con diligente cura l'equipaggiamento comune..., finché, stanchi tutti di discorrere e di pensare, si inguainavano nei loro sacchi a pelo, sognando la patria e i cuori lontani.

Vari fenomeni nella vita della banchisa, come scricchiolii più forti dell'usato; moto lontano di *icebergs*; ricomparsa, prima, di piccoli animali e poi di volatili e di

pinguini, preannunciavano, frattanto, più ancora che i foglietti del calendario, che la stagione stava per cambiare e che la lunga notte polare non doveva prorogarsi ancora di troppo. Di fatto, con somma allegrezza di tutti, il 21 luglio ricomparve il sole, che fu salutato da grandi *urrah* e sventolii di bandiere dall'alto di un *iceberg*, indorato dai suoi primi raggi. Per quel giorno la sua comparsa durò poco, ma poi, a mano a mano, esso rimase all'orizzonte più a lungo, portando nel desolato accampamento la vita e la speranza.

Il freddo, però, era ancora assai intenso (circa 30° sotto zero); ma poi andò cedendo, e mentre i crepacci si andavano trasformando in canali, ricomparivano anche le foche e cresceva di giorno in giorno il numero dei pinguini. Amundsen e Lecointe decisero allora di spingersi, con una slitta e una tenda, fino al limite estremo del loro campo di ghiaccio, e stettero assenti due giorni, dopo i quali dovettero tornare a dar la notizia che al di là di quell'immenso *icefield* ve n'erano ancora altri rinserrati gli uni contro gli altri, e che la deriva tutti li sommoveva, secondo lo spirare del vento, in un curioso, bizzarro moto a zig-zag, che mai li avrebbe condotti, né verso il polo, né in mare aperto, fuori della banchisa. La notizia non era troppo confortante, ma quei coraggiosi non si perdettero perciò d'animo, sperando in un miglioramento della situazione. Il ghiaccio, in quel momento, era in ogni modo ancora compatto, e senza notevoli vicende trascorsero anche l'agosto, il settembre e l'ottobre.

Nella prima quindicina di novembre una tempesta di neve ricoprì nave, osservatori e banchisa d'un manto uniforme, e l'equipaggio della *Belgica* decise di mettersi a razione, temendo la minaccia d'un secondo sverno. Era

l'unica decisione possibile, perché gli ostacoli che si opponevano in quel momento alla ripresa del viaggio erano realmente molti e gravi, misurando lo spessore del ghiaccio una media di otto metri e non scorgendosi per allora il modo di poter uscire da quella terribile prigionia.

Il Natale del 1898 trascorse, in ogni modo, con sufficiente serenità. Il 31 dicembre il termometro segnava per fortuna $2^{\circ} 2'$ e un calcolo di coordinate mostrò che la nave si trovava a $70^{\circ} 3'$ sud e ad $85^{\circ} 20'$ long. ovest, cioè « vicina al punto in cui s'era trovata dieci mesi prima, alla vigilia di percorrere, pel solo moto della deriva, più di 1300 miglia! ».

La liberazione era però ancora lontana, poiché la nave, impigliata in un campo ghiacciato di straordinaria potenza, nonostante gli sforzi disperati di tutto l'equipaggio, che dal primo gennaio in avanti si mise a lavorare senza posa per aprirvi un canale in cui si potesse passare, non riuscì a liberarsi dalle sue strette che il 14 marzo. I fuochi, in attesa del momento buono, erano stati accesi qualche giorno prima, e non appena, con le ultime cartucce di tonite, si poté allargare il canale, fortunatamente apertosi davanti alla baleniera, il timoniere pose la prua verso il largo, e fra un nuvolo di spume e di ghiaccio frantumato, fu raggiunto il mare aperto.

Quale gioia! Quale emozione! Qual senso di sicura salvezza in tutti i cuori!

Basti dire che, nell'ostinata, lunga deriva, la *Belgica* aveva percorso in tutto ben 1700 miglia. Ma questo suo penoso vagabondare non era stato vano, poiché, oltre alla copiosa raccolta di materiale e di osservazioni scientifiche, aveva potuto raccogliere nel frattempo un grande numero di dati assolutamente nuovi sulle correnti aeree e marine

dell'emisfero australe, chiarendo in proposito molti problemi rimasti fino allora insoluti.

Il ritorno della spedizione nel mondo civile apparve allora un'impresa relativamente facile, e il De Gerlache e i suoi compagni, dopo avere miracolosamente evitato di naufragare sugli scogli del Capo Horn, poterono gettar l'ancora nella rada di Punta Arenas, accolti con le più entusiastiche feste da quegli abitanti. Proseguirono, quindi, per Buenos Aires, ove, finalmente, vennero in possesso della corrispondenza colà accumulatasi in tutti i mesi del loro viaggio e — poich  allora c'era la radio — poterono essere informati in un solo giorno delle vicende della guerra ispano-americana e di quella anglo-boera; della costruzione della prima nave rompighiaccio, l'*Ermack*, ideata dall'ammiraglio russo Makaroff; della mirabile invenzione di Marconi; degli studi sull'aria liquida, e di altre strabilianti, singolari e preziose novit .

E noi — si chiese allora il De Gerlache — che cosa avevamo fatto nei quindici mesi passati in mezzo ai ghiacci dell'Antartide? *Poco*, era il caso di rispondere, se si fosse giudicata la spedizione della *Belgica* col criterio sportivo dei « records »; *molto*, anzi *moltissimo*, tenendo conto, invece, dei risultati cui essa era pervenuta con la cospicua quantit  dei dati raccolti e messi, d'allora in poi, a disposizione della scienza nel campo dell'oceanografia, della meteorologia, del magnetismo, della geografia, delle scienze naturali in genere.

 , quindi, spiegabile che la spedizione fosse accolta dovunque con grandi feste e tanto il suo capo quanto i suoi pi  diretti collaboratori fossero oggetto di particolari, meritati riconoscimenti, da parte di enti e societ  scientifiche.

Quanto ad Amundsen, il viaggio compiuto a bordo di questa nave, insieme a sì eletto manipolo di studiosi dei problemi polari, non fece che innamorarlo sempre più del mondo dei ghiacci e ravvivargli quella passione dell'ignoto, che sarà la maggior forza dell'anima sua per tutto il resto della sua agitata vita. Anche se sulla baleniera belga egli ebbe, in realtà, nuovo com'era ai cimenti esplorativi, una parte non eminente, certo è che proprio su di essa e nella preziosa compagnia del valoroso De Gerlache egli acquistò quella grande « pratica » dei viaggi polari, di cui farà tesoro nella prima e nelle successive sue imprese, che gli dovevano dare tanta gloria.

Anzi — vedi importanza inaspettata di certe vicende della vita — fu proprio allora che Amundsen vagheggiò l'idea di organizzare una spedizione per conto proprio e precisamente, se fosse stato possibile, quella del Passaggio del Nord-Ovest.

Leggendo e rileggendo i libri del Franklin e sul Franklin, il nostro giovane Norvegese, cui non mancavano audacia ed ingegno, s'era fitto in capo di completarne l'opera esplorativa e di condurre una nave direttamente dalla Baia di Baffin allo Stretto di Behring, rintracciando lungo la via, che doveva sicuramente esistere, il polo magnetico nord.

Di coloro che l'avevano preceduto più d'avvicino nell'attuazione di questo piano, e cioè il Franklin, perito nel 1847 insieme a tutti i suoi 150 compagni, John Ross e James Clarke Ross, John Rae e Roberto Mac Clure, Belcher e Mac Clintock, nessuno era riuscito a percorrere tutto lo stretto corridoio fra il Canada settentrionale e l'Arcipelago nord-americano, nelle cui numerose insenature si accavallano i ghiacci di tutto il Mediterraneo paleo-artico, tra i quali ben di rado una nave può transitare indistur-

bata. Alla bandiera norvegese, pensava Amundsen, spettava l'onore di compiere l'ardua impresa, e appena tornato in patria e libero dai suoi impegni col De Gerlache, egli si consacrò tutto « alla sua idea ».

Ma, spirito positivo com'era, giudicò necessario, anzitutto, completare la sua coltura scientifica, poiché « i sogni, per divenire realtà, sulla realtà devono posarsi », e non basta voler fare una data cosa, ma bisogna rendersi capaci di farla nel modo migliore possibile. Ed ecco Amundsen seguire, nel 1900-1901, alcuni corsi di geofisica in Amburgo, per apprendere sempre meglio il maneggio degli strumenti idrografici ed astronomici e addestrarsi maggiormente nella lettura e nello studio dei dati magnetici. Presentato al direttore dell'Istituto Oceanografico e Geofisico d'Amburgo, prof. G. von Neumayer, da una commendatizia del signor Axel Stein, direttore aggiunto dell'Istituto Meteorologico Norvegese, trovò in quel dotto ed umanissimo maestro la migliore accoglienza, e nei mesi in cui rimase colà, specializzandosi in tutto quello che concerneva il magnetismo terrestre e l'oceanografia, fu spesso ospite della famiglia del Neumayer, avendo da lui tutti gli aiuti e i conforti possibili, affinché il suo piano di traversata del Nord-Ovest potesse attuarsi.

Ritornato in Oslo, Amundsen, sempre più conquiso dalla sua nobile idea, volle sottoporla al giudizio di Nansen, che nel frattempo, e precisamente negli anni 1893-1896, aveva compiuto la famosa spedizione col *Fram*. Ecco, quindi, Amundsen entrare un giorno, timoroso e tremante come un fanciullo, a Villa Lysacker, ove il grande esploratore dimorava, e bussare al suo studio. « Avanti! » — risuonò una voce di dentro. « E spingendo l'uscio, mi trovai — raccontò più tardi Amundsen stesso — faccia a faccia

con l'uomo, che da molti anni mi si presentava alla fantasia come un essere soprannaturale, all'uomo che aveva compiuto tali imprese, che, a pensarci, io — lo dico senza ambagi — tremavo in ogni fibra. Da lui amabilmente accolto, gli esposi, come meglio potevo, il mio piano, e Nansen, dopo avermi rivolte numerose domande in proposito, senz'altro lo approvò. Fu da quel momento che la mia carriera d'esploratore ebbe il suo vero suggello e che la spedizione da me sognata si rese possibile ».

Detto, fatto. Amundsen esce dal suo colloquio con Nansen assolutamente deciso ad iniziare i preparativi pel suo viaggio polare, e si dà attorno a tutt'uomo a cercare aiuti materiali e morali per l'acquisto di una nave e per l'ingaggio della ciurma.

Molte furono le buone persone che lo aiutarono, molte anche quelle che cercarono di distoglierlo dalla sua idea o addirittura lo avversarono. Ma « non curiamoci, egli disse più volte, degli scettici o dei maligni e battiamo da forti la nostra via ». E, per « batterla », cominciò subito, coi suoi risparmi, ad acquistare gli strumenti scientifici necessari, e poi, con l'aiuto della sua famiglia e quello del Re Haakon VII, del Governo norvegese e di parecchi generosi amici delle scienze geografiche e delle esplorazioni polari, riuscì ad acquistare, nel 1901, la baleniera *Gjøa*, costruita fin dal 1872, l'anno stesso della sua nascita, nei cantieri Rosendal di Hardanger: una piccola nave di appena 47 tonnellate di stazza, ma più che adatta, per la sua robustezza e il sistema della sua costruzione, a sfidare i terribili rischi dei mari glaciali. Vi fece introdurre, prima di armarla, le modificazioni necessarie; la dotò di un piccolo motore a petrolio da 13 cavalli e, per sperimentarla, si accinse nello stesso anno 1901 ad « effettuare una piccola

spedizione oceanografica di prova sulle coste della Nuova Zemlia, dello Spitzberg e nella porzione di mare interposta fra questo arcipelago e la Groenlandia orientale » spedizione che fu, dal lato scientifico, assai fruttuosa, secondo ci attestano varie pagine ad essa dedicate da Fridtjof Nansen.

Convintosi così che la sua baleniera era « più che adatta al cimento », fra il 1902 e il 1903 continuò, senz'altro, a predisporre tutti i particolari del viaggio e a caricar la nave di tutte le provviste necessarie. E non erano poche, perché dovevano bastare, per il tempo massimo di cinque anni, agli uomini che l'avrebbero guidata; cioè, il suo capo, Amundsen; il primo ufficiale tenente Goffredo Hansen; il macchinista Pietro Ristvedt; l'esperto d'osservazioni magnetiche Gustavo Juel Wijk; il secondo timoniere Helmer Hansen; il cuoco Adolfo Enrico Lindström. Oltre all'ampia stiva, che si apriva al centro, piena di casse d'ogni forma e misura, la piccola nave non disponeva che di due camerotti, di cui uno a prua e l'altro a poppa, dove stavano le cuccette e i tavoli da lavoro; d'un piccolo casottino, presso l'albero maestro, per la cucina; di alcune gabbie per i cani e del reparto del motore. Lo spazio era, quindi, più che limitato, e Amundsen dovette usufruire anche dei tratti liberi della tolda per assestarvi, coi dovuti ripari, le botti del petrolio, il carbone per le stufe, i cordami di riserva e molto materiale sussidiario.

Quando tutto fu pronto, fu dato il via, nella notte dal 16 al 17 giugno 1903, mentre il cielo di Christiania era tutto buio e piovoso, egli lasciò la sua casa, e dopo gli ultimi e più commoventi saluti ai familiari, salì coi suoi compagni a bordo della *Gjøa*, la piccola baleniera, il cui nome doveva passare alla storia, e salpò.

II.

L'IMPRESA DEL PASSAGGIO NORD-OVEST CON LA « GJÖA »

Ove c'è una volontà, c'è una via.

DAI FIORDI DELLA PATRIA AL DEDALO DELL'ARCIPELAGO CANADESE. — PRESSO IL POLO MAGNETICO BOREALE A GJÖA-HAVN. — DICIANNOVE MESI DI OSSERVAZIONI E DI RICERCHE. — UN NATALE STRAORDINARIO. — I « KABLUNA » IMPARANO A COSTRUIRE IGLU DI GHIACCIO E DI NEVE. — LA MARCIA DI ATANGALA. — L'EROISMO SCIENTIFICO DI WIJK. — LA « GJÖA » RIPRENDE LA ROTTA E COMPIE IL « PASSAGGIO ». — UN ALTRO SVERNO ARTICO E UNA MARCIA DI 1200 MIGLIA DI AMUNDSEN. — FINALMENTE NEL MARE APERTO.

Che « esistesse una via marittima al limite settentrionale del continente americano, scrisse lo stesso Amundsen, lo si sapeva; ma si ignorava se la si potesse attraversare per nave; e nessuno l'aveva ancora percorsa, venendo da oriente ad occidente. Il problema insoluto non poteva rimanere tale, per un uomo la cui anima fin dall'infanzia era piena del gran dramma della spedizione di Franklin. Poiché la *Vega* aveva percorso l'intero passaggio verso oriente, non bastava aver notizia soltanto di una zona di mare aperto ad occidente: bisognava percorrerlo in tutta

la sua lunghezza, e senza mai lasciar la nave. Ed appunto alla piccola *Gjöa* il destino riserbava questo compito!

« Non certamente quella modesta nave si era sognata una tale impresa quando nel cantiere Rosendal, ad Hardanger, la costruivano sotto forma di un *yacht* destinato alla pesca delle aringhe. Eppure.... si sognano tante cose nei fiordi norvegesi! E neppur lui se l'era sognato, il futuro comandante della nave, quando il racconto dei viaggi di Franklin per la prima volta aveva coipito la sua fantasia di fanciullo sugli otto o nove anni. Eppure sogna tante cose una fantasia di fanciullo! ».

Partita tra la pioggia e il vento nella notte dal 16 al 17 giugno 1903, la *Gjöa*, il mattino seguente, fu salutata dal sole e, staccatasi presso Faerder dal rimorchiatore che l'aveva tratta fin là, pose la sua prua a Sud, veleggiando verso il largo. Il 25 giugno, passato il canale tra l'isola Fair e le Orkney, la baleniera entrò nell'Atlantico, favorita quasi sempre da un ottimo tempo, e sicché l'11 luglio giunse in vista del Capo Farewel, a Sud della Groenlandia, e il 25 poté ancorarsi nel porto di Godharn, presso l'isola Disco. Imbarcati colà vari materiali, come slitte, cajachi, sci, barili di petrolio e ben dieci cani, Amundsen ripartì il 31, incontrando subito un grande numero di *icebergs*, fra cui « fu giocoforza destreggiarsi », variando spesso di rotta. L'8 agosto la piccola nave era davanti all'isola Holms, nella baia di Melville, ove, solcando la nebbia con l'aiuto della bussola, riuscì un po' alla volta a procedere, seguita e preceduta da grandi banchi di foche e da sterminate schiere di gabbiani rosa.

Il 15 agosto fu raggiunta l'isola di Dalrymple Rock, dove due baleniere scozzesi avevano già predisposto da tempo, per la ciurma della *Gjöa*, vario materiale di rifor-

nimento e dove li attendeva la più gradita delle sorprese: l'incontro con la spedizione danese di Mylius Erichsen e di Kunt Rasmussen. Fu una grande e inaspettata compiacenza tanto per gli uni che per gli altri, e si può immaginare quante domande si rivolgessero reciprocamente quegli uomini, che un comune ideale aveva tratto fin là, così lontano dalle vie più battute.

Imbarcate tutte le casse ch'erano a terra, con l'aiuto di alcuni Eschimesi, che, « invece delle bestemmie e delle imprecazioni con le quali gli operai *civili* sogliono, in simili casi, accompagnare il lavoro, alleviavano le loro fatiche con canti di un'allegria inesauribile », Amundsen si diresse, con la sua piccola nave stracarica, verso l'isola Saunder e, quando la doppiò, ripiegando a Sud-ovest, poté, senza grandi fatiche, insinuarsi nell'entrata orientale del Lancaster Sound.

Di là fu agevolmente raggiunta l'isola Reecey, e la vicina baia Erebus, già ultimo rifugio dell'eroico e sventurato John Franklin nel lontano inverno 1845-1846. Tributato un omaggio alla memoria di quel prode e dei suoi compagni, Amundsen poggiò tra Capo Court del North Somerset e Capo Sherard, nella Terra del Principe di Galles, e sebbene il mare prospiciente apparisse, causa il miraggio, un'unica ed enorme massa di ghiaccio, man mano che la *Gjöa* procedeva, trovava non solo il modo di passare, ma ampi canali del tutto liberi. Fu raggiunta così l'isola Prescott, nello stretto di Franklin, e con l'ansia di non poter superare ostacoli ulteriori, pervennero all'arcipelago De la Roquette, sull'imbocco occidentale dello Stretto di Bellot, e alle isole Tasmania, favoriti persino, in certi momenti, da un buon vento e da qualche gioiosa schiarita.

Decisamente la fortuna voleva favorirli! La bussola, intanto, non serviva più, certo per l'avvicinarsi della nave al polo magnetico, e il timoniere doveva regolare la rotta con le stelle. Il 31 agosto fu toccata la più meridionale delle Beaufort, e per un vero miracolo la *Gjøa* non si arenò sopra un banco. Ma la sorte continuava ad esserle propizia e, come essa fu salva da questo pericolo, così sfuggì, il giorno dopo, a quello, ben più grave, di un incendio, che avrebbe potuto in brev'ora distruggerla. Invece, per l'energia del capo e dei suoi compagni, le fiamme, scoppiate per la casuale accensione di alcuni stoppacci, furono domate prima che si estendessero ai depositi vicini, e la nave poté riprendere, dopo poche ore, la sua rotta in direzione sud.

La riprese, però, non senza nuovi incidenti, fra cui, più grave di tutti, quello di un forzato arresto in una secca, da cui quegli animosi non riuscirono a liberarsi se non col sacrificio di una parte del carico e innumerevoli, audaci spostamenti di quello rimasto sulla tolda e nella stiva. Alla fine, mettendo in opera vari cavi di acciaio e le vele, poterono disincagliarsi, e *con l'aiuto di Dio*, uscire da quella critica stretta.

Eccoli, allora, diretti verso la penisola Boothia Felix, e gettar le ancore sotto il capo Christian Frederik, ove una furiosa burrasca li tenne fermi per ben cinque giorni, e solo nel sesto poterono muoversi e procedere per lo Stretto di Rae e lungo la Terra del Re Guglielmo, dove una punta lunga e bassa, in ricordo del nostro Duca degli Abruzzi, fu battezzata da Amundsen *Point Luigi d'Abruzzi*. Di là, varcata la baia di Schuatka, la *Gjøa* fu condotta nella baia di Petersen, ove l'uomo di guardia scoperse dalla coffa un ideale ancoraggio, piccolo, ma completamente al

riparo dei venti, con fondali più che sicuri. Dopo aver ponderato il da farsi, visto che quella località, ch'ebbe più tardi il nome di *Gjöa-havn*, distava appena 9 miglia marine dal luogo ove essi pensavano si trovasse allora il polo magnetico, e che, oltre ad essere un rifugio sicuro dai venti e dagli *icebergs*, offriva, in un vicino laghetto, abbondanza d'acqua dolce e probabilità di caccia, fu scelta senz'altro per lo sverno; e il dì dopo Amundsen e i suoi compagni vi condussero la nave e iniziarono i lavori a terra: una capanna per gli strumenti magnetici e meteorologici; un capannone per gli uomini e pel materiale che non poteva rimanere a bordo, e gabbie pei cani. Il terreno attorno era lievemente montuoso e ricco di laghi gelati, intorno alle cui rive abbondavano il muschio e i licheni ed erano recenti le orme delle renne.

La località per lo sverno e per le ricerche sul polo magnetico, ch'erano lo scopo principale del viaggio, non poteva essere, di fatto, più felice, e la serena tranquillità con cui poté da quel dì procedere il lavoro ne fu la migliore conferma. /

Per chi si interessa di studi non è qui superfluo aprire una parentesi e chiarire, con due pagine dello stesso Amundsen, che cosa sia la forza magnetica della Terra e quale interesse abbia la scienza ad indagarla. « Tale forza — egli scrisse nel 1907 — varia in direzione ed intensità da punto a punto della Terra, e in ciascun punto non si mantiene costante, ma presenta variazioni annuali e giornaliere, e spesso si osservano perturbazioni più o meno forti. Finalmente si notano, da un anno all'altro, piccoli spostamenti repentini, che si ripetono allo stesso modo durante un gran numero d'anni. Tutto questo è stato accertato con le osservazioni dirette fatte nel corso dei tempi

in varie parti della superficie terrestre, sia durante i viaggi, sia per mezzo di stazioni fisse. Nei primi 30 anni del secolo passato, il grande fisico e matematico tedesco Gauss, dopo un profondo studio fatto con l'ausilio del materiale magnetico del suo tempo, riuscì a stabilire una teoria relativa ai fenomeni del magnetismo terrestre e alle differenti apparizioni dei suoi fenomeni a periodi esatti, secondo la longitudine e la latitudine geografica. In grazia di ciò, fu possibile tracciare tre carte diverse, di cui due mostrano la direzione della forza e la terza la sua intensità. La ragione di due carte per la direzione deriva dalla necessità di riferire la direzione al meridiano geografico e all'orizzonte del luogo. La direzione della forza magnetica si riferisce al meridiano mediante la bussola, il cui ago dirige per solito la propria estremità nord un po' ad Est o ad Ovest del meridiano; l'angolo formato dalla direzione dell'ago col meridiano si chiama *declinazione*. Le linee che congiungono i diversi punti della terra che hanno uguale declinazione si chiamano *meridiani magnetici*, e s'incontrano in due punti, cioè al polo magnetico boreale, sulla costa dell'America del Nord bagnata dal Mar Glaciale, e al polo magnetico australe, nelle regioni antartiche. Ognuna di queste linee indica, come è logico, la rotta che si seguirebbe se si navigasse sempre esattamente secondo la direzione indicata da una delle due estremità dell'ago.

« Se poi collochiamo un ago calamitato in modo che possa oscillare intorno ad un perno orizzontale, passante per il suo centro di gravità, lo si vedrà prendere una posizione inclinata quando il piano di rotazione coincida col piano del meridiano magnetico. Un simile apparecchio si chiama *inclinometro*, e l'angolo che fa l'ago col piano orizzontale si chiama *inclinazione magnetica del luogo*.

Nelle nostre latitudini l'estremità nord dell'ago si dirige verso terra; in Australia, invece, accade il contrario. Al polo magnetico nord l'ago prende la direzione verticale con la punta nord in basso; il contrario accade al polo magnetico sud. Allora in quei due luoghi l'inclinazione è di novanta gradi e diminuisce a misura che ce ne allontaniamo. In differenti punti delle zone tropicali l'ago magnetico prende posizione assolutamente orizzontale; la linea che congiunge tutti questi punti si chiama *equatore magnetico* e giace in parte a Nord e in parte a Sud dell'equatore geografico.

« La forza magnetica terrestre agisce, come è noto, con la massima intensità nella direzione indicata dall'ago calamitato; e una delle questioni più importanti nello studio del magnetismo terrestre è appunto quella di determinare questa intensità totale per ogni diverso punto della terra. Per intenderci meglio, immaginiamo questa forza decomposta nelle sue due componenti verticale e orizzontale; è evidente che la componente orizzontale è quella che fa prendere all'ago una data direzione azimutale, cioè rispetto al meridiano del luogo. Quando conosciamo questa parte della forza, ossia « la intensità orizzontale », come la si chiama, e conosciamo anche l'inclinazione dell'ago, con un semplice calcolo si può trovare l'intensità totale ».

Esposti quali siano i metodi per determinare l'intensità orizzontale, Amundsen conclude che questa « diminuisce quando ci si avvicini ai poli magnetici, la qual cosa non è che una conseguenza naturale del principio già esposto: quando il magnetismo terrestre influisce con tutta la sua potenza, e l'inclinazione è di 90 gradi, la componente orizzontale è nulla ».

I poli magnetici sono, dunque, dei punti sulla super-

ficie della terra, lo studio dei quali è della massima importanza scientifica. La teoria di Gauss è lungi dal darci la chiave di tutti gli enigmi che i fenomeni del magnetismo terrestre presentano; tuttavia si fa il possibile per migliorarne la conoscenza ed anche risolverli, raccogliendo dati su larga scala e con ogni precisione, un po' da per tutto.

La spedizione della *Gjöa* si proponeva di contribuire co' suoi rilievi a questo scopo. Ma le difficoltà erano grandi: il fatto, ad esempio, che l'intensità orizzontale in vicinanza dei poli diviene, come abbiamo detto, quasi nulla, esige che si usino estreme cautele per poterla determinare e notarne le perturbazioni.

La spedizione era ben provvista di strumenti scelti con grande cura, prima della partenza, nell'Osservatorio di Potsdam, cercando che di tutti vi fossero due o tre esemplari, tra i più recenti e controllati, e che, accanto al tipo ad osservazione diretta, ve ne fosse sempre uno autoregistratore. E ciò per gli inclinometri, come per i declinometri; per le bussole, come per i variometri a specchio. Per ottenere dati più sicuri, il Prof. A. Schmidt aveva consigliato Amundsen di piantare il suo osservatorio magnetico in un luogo ove l'inclinazione fosse di 89 gradi e non di 90. Ora, « Porto Gjöa » era precisamente il punto adatto, e divenne perciò il quartiere principale della spedizione. Intorno a questo luogo si fecero continue ricognizioni, sino alla Boothia Felix. Là, mediante la declinazione, si poté constatare *direttamente* ciò ch'era stato accertato in quel torno di tempo *teoricamente*, vale a dire che il polo stesso non è un punto fisso, ma in continuo movimento. Come avvenga questo movimento sarebbe stato meglio chiarito, pensava a ragione Amundsen, mediante le numerose os-

servazioni magnetiche sue e dei suoi compagni. E, di fatto, queste osservazioni, insieme con quelle meteorologiche, furono continuate giorno e notte, senza interruzione, per 19 mesi, seguendo le istruzioni degli specialisti professori Axel Steen e Geelmuyden.

Nei mesi successivi — nonostante la notte polare fosse presto sopravvenuta — Amundsen e i suoi collaboratori poterono, dividendosi rigorosamente il lavoro, attuare via via tutto il loro programma, sia facendo con adatti strumenti una numerosa serie di osservazioni e di rilievi intorno al polo magnetico, ch'era allora a $70^{\circ} 30'$ di lat. nord e a $95^{\circ} 30'$ di long. ovest da Greenwich; sia spingendosi in slitta per un ampio giro nelle terre e nelle isole circostanti, ov'ebbero la ventura d'incontrare alcune tribù di Eschimesi di ottima indole, di cui presto divennero amici, potendo così studiarne la lingua, gli usi e i costumi. Non senza vivo interesse si leggono le pagine dedicate da Amundsen, nel suo libro su questo viaggio, ai suoi incontri e ai suoi colloqui coi bonari ed espansivi Netschjilli, sempre pronti a ridere e a divorare carne di renna, ma anche a rendersi utili, facendo da infallibili guide fra la nebbia e la tempesta.

Al primo ottobre 1903 il freddo era già intenso e l'inverno artico si poteva dir principiato. Gustavo Wijk pensava alle osservazioni magnetiche, e per 19 (dico diciannove) mesi, mai le interruppe, mentre il Ristvedt provvedeva, con pari disciplina, a prendere nota tre volte al giorno dei dati meteorologici; e siccome le cabine da loro usate per tali rilievi erano alquanto discoste dal capannone e dalla nave, in certi giorni di tempesta o di vento, la cosa era tutt'altro che agevole. Ma né essi, né Goffredo Hansen, né Lund, che avevano in cura la *Gjøa* e i cani,

mai si lagnarono del loro compito e furono, attestò Amundsen, al pari del timoniere Elmer Hansen e del cuoco Lindström, i più piacevoli compagni che in quelle contingenze si potessero desiderare.

Il Natale veniva intanto avanti a grandi passi, e la piccola schiera si accinse a festeggiarlo, come s'usa nel Nord, con la maggiore solennità. La nave fu ripulita da capo a fondo; il cuoco cominciò a predisporre i suoi intingoli vari giorni prima; e il capo della spedizione, insieme col tenente Hansen, ebbe cura di tirar fuori dalle casse i pacchi già predisposti per i doni, offerti prima della partenza da amici e parenti, non solo per quell'anno 1903, ma anche per gli altri due seguenti, che si prevedeva essi avrebbero passato tra i ghiacci, lontano dalla patria.

Il giorno tanto atteso fu splendido, per quanto immerso anch'esso, come tutti gli altri di quel periodo, nella notte polare; una notte serena, però, tutta stelle e illuminata in un certo momento da una grandiosa aurora boreale, che parve a quegli esuli come « un muto messaggio luminoso dei cari lontani ». Dopo le preghiere e il pranzo di rito, « venne l'albero di Natale, opera di Lund e di Lindström: un pino artificiale ricoperto di carta luccicante, che mandava scintille alla luce splendente delle lampade, e dava così un'illusione assai viva di un piccolo albero autentico ». Quando si trattò di distribuire i doni, « per non suscitare invidie », si decise di sorteggiarli. E « la sorte, scrisse Amundsen, ce ne preparò delle belle, mentre il piccolo fonografo, che avevamo portato con noi, ripeteva inni, canzoni e storielle per tutti i gusti ». Il giorno di Santo Stefano fu deciso di fare una gita con le slitte all'accampamento degli Eschimesi, avendo per guida un originale tipo di vecchio, chiamato Terajù, che insieme

alla moglie Kajaggiolo e al figlio Nutra, aveva ottenuto il permesso di costruirsi una capannetta di ghiaccio vicina a Gjõa-havn.

Il cielo era limpido, l'aria quieta, e sebbene il termometro, coi suoi 44 sotto zero, non segnasse una temperatura troppo diversa dalla solita, Amundsen, col tenente Hansen, Lund e Ristvedt, trainati da otto robusti cani, filarono come frecce verso Ovest, giungendo in sei ore alla mèta. Ma, ahimè, quale delusione! La tribù s'era spostata, e ai buoni Norvegesi non rimase, dopo una pessima notte passata in un *igloo* sconnesso, che far ritorno all'accampamento!

Amundsen decideva, intanto, di esplorare le zone circostanti a Gjõa-havn e di stabilire nello stesso tempo alcuni depositi che avessero potuto servire alla spedizione in caso di naufragio della nave. Il Wijk e il tenente Hansen continuavano, con indomita costanza, le loro osservazioni magnetico-meteorologiche, e siccome di lavoro ce n'era per tutti, quando ognuno di quegli uomini aveva compiuto il suo, « ne trovava sempre moltissimo lo stesso. Helmer Hansen, ad esempio, non aveva pari a bordo nel cucire a macchina. Ristvedt aveva un'abilità speciale per riparare, con gli accorgimenti più inaspettati, gli oggetti rotti, fossero orologi o utensili da cucina; il tenente Hansen si riposava dalle sue fatiche scientifiche aggiustando guanti, ché tutti sanno quale importanza abbia nelle regioni polari l'avere le mani coperte ».

In attesa delle previste escursioni, tutti i compagni di Amundsen ed egli stesso s'erano proposti d'imparare a costruire capanne di neve, che riparano assai meglio dal freddo che le solite tende; ed eccoli, quindi, prender lezione dai loro amici Eschimesi e provarsi con ripetuti sforzi

a trovare la neve adatta e ad accumularla in blocchi e a rassodarla ed uguagliarla con l'aiuto di spatole e di coltelli. I primi esperimenti del genere fecero ridere a crepapelle Terajù e gli altri maestri; ma poi, un po' alla volta, i signori bianchi «fecero la mano» anche a questo lavoro e in poco più di un'ora riuscivano a costruirne una discreta. Ma quanti sforzi anche per questo! «Eravamo quattro allievi, ricorda Amundsen, e costruivamo tutte le mattine una capanna di neve, ciascuno facendo da impresario a vicenda. Terajù, che non capiva perché costruissimo tutte quelle capanne, scuoteva la testa, e certo gli passava in mente il sospetto che fossimo impazziti. Qualche volta apriva le braccia per indicare la grande quantità di capanne, e gridava: *Iglu amichjui, amichjui, amichjui*, che voleva dire: “Quante case, quante case!”. Ma anche quella volta conseguimmo il nostro scopo, divenendo, come forse era necessario, abili costruttori di capanne di neve».

Il 1° marzo del 1904 partirono in quattro, con due slitte e quindici cani; ma, causa l'enorme freddo (57° sotto zero), dopo pochi giorni furono costretti a rientrare a Gjöa-havn, ove, per l'esperienza acquistata, introdussero vari miglioramenti nelle cinghie, nel carico delle slitte e nel loro stesso equipaggiamento. Nei giorni successivi il sole cominciava a riscaldare alquanto, e mentre il ghiaccio diventava migliore, apparve nel cielo, vera annunciatrice di primavera, una pernice bianca.↓

Il 16 di quel mese Amundsen decise perciò di rimettersi in cammino, per stabilire, se possibile, un deposito a maggiore distanza. Il tempo ormai era bello; il termometro segnava 40° sotto zero, e fu facile a quel robustissimo manipolo di affrontare la marcia e d'inoltrarsi per un buon tratto sulla costa orientale della Terra del Re Guglielmo,

fino alla baia La Trobe. Il paesaggio era tutto un succedersi di grandi campi di ghiaccio, divisi da vasti orli di neve fresca, in cui sembrava che regnasse la solitudine più desolata; quand'ecco, in direzione nord, verso l'isola Matty, apparire un essere umano: un Eschimese, e dietro ad esso un gruppo di altri uomini, donne e fanciulli, armati tutti d'un rampone per la caccia delle foche e seguiti da un cane al guinzaglio. Dopo un rapido esame delle reciproche intenzioni, tanto da una parte che dall'altra dei due gruppi si levò il bel saluto eschimese *Manik-tu-mi!* (Benvenuti, benvenuti!), e allora fu uno scambio cordiale di gentilezze e di cortesie, che da parte della tribù Netschjilla si tradussero praticamente nell'attaccare i suoi cani alle slitte dei *Kabluna* (i bianchi) e nell'invitarli al loro vicino accampamento.

Ad Amundsen e ai suoi compagni non parve vero di avere la possibilità di studiare anche questo aspetto della vita umana a quelle latitudini, e senz'altro li seguirono. Giunti al campo, furono accolti dai congiunti del gruppo con le più entusiastiche dimostrazioni, e dopo aver ottenuto il loro aiuto per la costruzione della loro capanna di neve, si recarono a far visita al capo della tribù, Atikleura, e alla sua famiglia, parenti dello stregone Kagop-tinner, ch'era il primo da loro incontrato, sul ghiaccio. La *igloo* ov'esso abitava era ampia ed alta, i « blocchi delle pareti erano regolari e di uguali dimensioni; e il diametro interno non misurava meno di quindici piedi. La tavola da dormire era così alta, che per salirvi bisognava spiccare un salto, ed era coperta delle più delicate pelli di renna. Sul tavolo, davanti al focolare, sedeva la padrona di casa, un tipo spiccatamente mongolico, niente affatto bella, ma pulita e vestita con una certa cura. Come le altre

donne eschimesi, aveva denti bianchissimi e due begli occhi d'un color bruno-scuro su fondo celeste. Come le altre, era tatuata anch'essa sul mento, sulle guance, sulla fronte e sulle mani. Del resto, non ispirava subito simpatia come il marito, chè anzi appariva piuttosto altera. E i suoi tre figli avevano evidentemente un gran rispetto della madre. Il maggiore, Erera, un giovanotto di 16 o 17 anni, presentava il più puro tipo indiano ed era un giovane simpaticissimo, ricorda Amundsen, che col suo tratto cortese ed amabile diventò presto amico di tutti. Il secondo, invece, era tutto l'opposto di Erera, un vero monello impertinente. Affidato al nonno Kagoptinner, questi, come tutti i nonni, lo viziava e lo sottraeva alla buona influenza della madre. Il più piccolo, infine, era Anni, un amore di bimbo cinquenne, il prediletto dei genitori ». Dato il notevole grado di civiltà di questa famigliuola, i Norvegesi strinsero subito con essa cordiali relazioni, che si manifestarono col reciproco scambio di doni, come vestiti di pelle di renna e pellicce di orso bianco, da parte di Atikleura; e coltelli, aghi, refe, strumenti da lavoro da parte dei Kabluna. Gli Eschimesi, inoltre, furono fieri di offrire ai loro ospiti un pranzo a base di acqua, carne di renna cruda e gelata, salmone crudo, guarnito con quadratini di grasso di foca, cui seguì, *per dessert*, midollo di renna gelato, « che, invero, non era cattivo ». Ogni padrona di capanna volle dimostrare poi la sua simpatia agli esploratori, regalando loro — sapete che cosa? — due lingue di renna, ripulite, all'ultimo momento, « con furiose leccate ».

Quando il giorno seguente Amundsen riprese la marcia, assunse per guida uno di quegli uomini, Pojeta, che si dimostrò espertissimo della regione, e poté giungere, quindi, assai presto al luogo che s'era preposto: il Capo Hardy,

nell'isola Matty. Stabiliti così alcuni nuovi depositi, il 26 marzo i Kabluna erano di nuovo alla loro base di Gjöahavn, detta dagli Eschimesi Ogehjoktu, trovando tutto all'ordine, sia gli uomini che le cose, tanto che pochi giorni dopo Amundsen poté ripartire col sergente Ristvedt « per fare osservazioni intorno al polo magnetico ».

Era il 6 di aprile, e sebbene il termometro segnasse ancora 30° sotto zero, abituati com'erano a 40° e a 50°, sembrava loro che fosse estate, cosicché furono persino costretti a togliersi le pellicce. Per procedere più rapidi, lasciarono per via « una slitta e un mese di viveri », ma sventuratamente, essendo passata per di là una tribù di eschimesi Iejuachtorvik, ben diversi dai buoni Netschjili, tutto fu predato, salvo 5 chili di pemmicano, che poco potevano servire. Quando i due compagni tornarono dovettero, quindi, affrettarsi verso la nave per non restar privi del necessario. Il tenente Hansen, insieme ad un altro compagno, « partì nella stessa estate del 1904, allo scopo di stabilire un importante deposito vicino al Capo Crozier, a circa cento miglia dalla stazione, per servirsene nella progettata escursione esplorativa lungo le coste della Terra Victoria, nella primavera seguente. Gustavo Wijk, che, con mirabile abnegazione, era rimasto sempre solo nella stazione magnetica, aveva compiuto un ottimo lavoro.

L'estate di quell'anno fu breve e tardiva, e soltanto il 22 luglio la nave si trovò libera dalle morse di ghiaccio e poté galleggiare per qualche settimana in acque libere. Gli uccelli di passaggio — cigni, anitre, marangoni, edregoni — non si fecero allora desiderare, e le zone scoperte e prive di neve apparvero smaltate in pochi giorni d'erbe e di fiori, su cui volavano mosche, libellule, farfalle d'ogni colore, insieme a migliaia di zanzare. « Compagni nostri co-

stanti — ricorda Amundsen — erano poi la volpe bianca, l'ermellino e il lemming, mentre i branchi di renne di passaggio furono in quell'anno più rari ». Alla fine di ottobre giunsero gli Eschimesi reduci dal loro viaggio estivo, ma « ripartirono subito dopo per un'ultima pesca, prima d'esser sorpresi dall'inverno, e non li rivedemmo che a Natale, godendo allora della loro compagnia per quasi due mesi ».

Per dare un'idea della resistenza di quella gente ai disagi della vita polare, basti ricordare che il 20 novembre fu di passaggio per Gjøahavn un gruppo di indigeni Kinepatu, oriundi del Canale di Chesterfield, sulla riva ovest della Baia di Hudson. Il loro capo si chiamava Atangala, e poiché parlava un poco l'inglese, narrò ad Amundsen che presso le sue capanne erano ancorate due grandi navi. Amundsen, dandogli per compenso 400 cartucce e un vecchio fucile, ottenne che quell'Eschimese accettasse di portare lassù la corrispondenza sua e della spedizione, ritornando poi con la risposta, dopo aver percorso nei due sensi circa 1500 miglia. Quando già si disperava di rivederlo, il 20 maggio dell'anno seguente giunse in porto una slitta tirata da 20 cani: era Atangala. « Egli portava a Gjøahavn la corrispondenza dell'*Arctic*, nave del Governo Canadese, andata a svernare presso il Capo Fullerton nella Baia di Hudson. L'*Arctic* era l'antica nave costruita per la spedizione tedesca al polo antartico col nome di *Gauss*. Era là per ispezionare e scegliere i luoghi più adatti ad alcune nuove residenze della benemerita *Canadian Mounted Police*. Il capo della spedizione era il maggiore Moodie, e il capitano Bernier aveva il comando della nave. Nella stessa località svernava, inoltre, la baleniera americana *Era*, il cui capitano Comer, insieme al maggiore Moodie, mi man-

davano dieci cani da tiro, avendo io scritto loro che la maggior parte dei nostri erano morti nell'inverno precedente ».

Il 2 aprile 1905 il tenente Hanssen e Ristvedt partirono in slitta « per rilevare la costa orientale della Terra Victoria. Avevano seco due slitte, dodici cani e viveri per settanta giorni. Ogni cosa era rigorosamente misurata, per diminuire, quanto era possibile, il peso; ma guai se essi non avessero ucciso lungo la via renne e foche, perché il deposito predisposto l'anno precedente era stato distrutto dagli orsi. Poterono così rimanere assenti 84 giorni, rilevando tutta la costa est di quella terra, fino al 72° parallelo. La terra che il dr. Rae aveva scorto a Sud dello Stretto di Victoria apparve formata da cento basse isolette, che furono rilevate al ritorno ».

Esaurita in tal modo la prima parte del programma che Amundsen s'era proposto partendo, cioè un più preciso rilievo delle terre nord-americane circostanti alla penisola Boothia, e l'esatto studio dei fenomeni magnetici nella zona ov'essi avevano in quel momento il loro polo settentrionale, restava da affrontare la seconda, cioè la ricerca e il Passaggio Nord-ovest, e l'equipaggio della *Gjøa* vi si accinse senz'altro.

Il 1° giugno 1905 fu « demolito l'osservatorio degli strumenti registratori, dove Wijk era rimasto per 19 lunghi mesi, compiendo un lavoro più che meritorio, e nei giorni seguenti si provvide a ripulire la nave e a riportare a bordo tutto il materiale ch'era a terra nei casotti di fortuna e nel capannone. Furono eretti, a ricordo della loro lunga sosta, vari monumentini, con incisi nomi e date, che facilitassero ad altri bianchi di passaggio l'orientamento e le ricerche, finché il 13 agosto, alle 3 del mattino, la *Gjøa*

mollava gli ormeggi e riprendeva la sua rotta verso occidente. Non « senza una profonda emozione — scrisse Amundsen — perché i lunghi saluti dei buoni Eschimesi, rimasti sulla riva e sui poggi di quel porticciuolo, ove egli e i suoi erano rimasti per ben due anni, lasciarono nel cuore di tutti un senso di profonda nostalgia, che invano nei primi giorni si cercò di vincere, tanto era acuta ».

Gli Eschimesi, che non sono stati « inciviliti », anche in mezzo ai loro singolari costumi, tanto diversi dai nostri, e con tutti i difetti della loro vita primitiva, sono ingenui, onesti, immensamente fanciulli. Immedesimati in modo mirabile con l'ambiente, sanno trarre da esso, più con l'istinto che con la ragione, tutte le risorse ch'esso può dare, e nessun uomo bianco sa quanto loro della vita delle renne, degli orsi, delle foche, dei salmoni, o delle vicende stagionali della calotta artica e — ciò che più vale — dei loro segni premonitori. Chi capirebbe mai com'essi possano vivere ed invecchiare in condizioni d'esistenza così precarie, se non li vedesse tanto esperti nel tirar d'arco e costruirsi in modo sì perfetto le loro capanne di neve e di ghiaccio? Mai come nel caso loro fu vero il motto biblico: « Iddio manda il freddo secondo i panni », poiché quella semplice gente *ama la vita e non teme la morte*. La prima, dice Amundsen, è per essi una gioia e la seconda uno dei tanti fatti ineluttabili, che è perfettamente inutile deprecare o piangere. Nel « nostro viaggio sulla *Gjøa* — egli prosegue — siamo venuti a contatto in tutto con dieci diverse tribù di Eschimesi, e questo ci ha offerto un'ottima occasione di osservare quale influenza eserciti sopra di loro la civiltà e di stabilire la differenza tra gli Eschimesi che ne han subito la prova e quelli che ne sono rimasti del tutto immuni. Sono, così, giunto a formarmi la salda

convinzione che gli Eschimesi, che vivono del tutto segregati da ogni e qualsiasi forma di civiltà, sono indiscutibilmente i più felici, i più sani, i più onesti e i più soddisfatti. Chiaro è, quindi, che deve essere imprescindibile obbligo dei popoli civili, quando vengono a trovarsi in relazione con essi, di proteggerli e garantirli da quanto di malvagio e pericoloso può portar seco la così detta civiltà. Senza tali precauzioni quelle forti tribù precipitano irrimediabilmente in rovina, come io stesso in seguito e più da vicino ho avuto campo di constatare. Per parte mia, i migliori auguri che io possa fare ai miei amici Netschjilli li riassumo in questo unico: che la cosiddetta civiltà non giunga mai a sfiorarli! ».

La *Gjöa*, intanto, proseguiva verso occidente, insinuandosi ardita fra i ghiacci dello Stretto di Rae, che divide l'isola del Re Guglielmo dalle coste dell'istmo di Franklin. Il cammino non era, però, facile, essendovi densa nebbia, un'immensità di ghiacci vaganti e non pochi insidiosi banchi sottomarini. Presso la baia Douglas fu incontrato il caiaico di una tribù eschimese, già passata l'anno innanzi per il campo del polo magnetico, e Amundsen fu lieto di risalutare anche quei suoi amici, recandosi a terra sul colle Kamiglu, ove essi avevano il loro campo, e tornandosene a bordo con un ragazzotto per nome Manni, privo di parenti e di genitori, che lo aveva scongiurato di prenderlo con sé. Varcato subito dopo il Passo di Eta, la *Gjöa* si trovò in un dedalo indescrivibile di canali e di bassifondi, che fu una vera grazia poter superare (Stretto di Palander e isole Nordenskiöld). Quando alla fine stimarono d'essere abbastanza a Sud, piegarono ad occidente, drizzando la rotta dove speravano trovare il passaggio. Fu una traversata penosa. Fortuna volle che l'acqua si

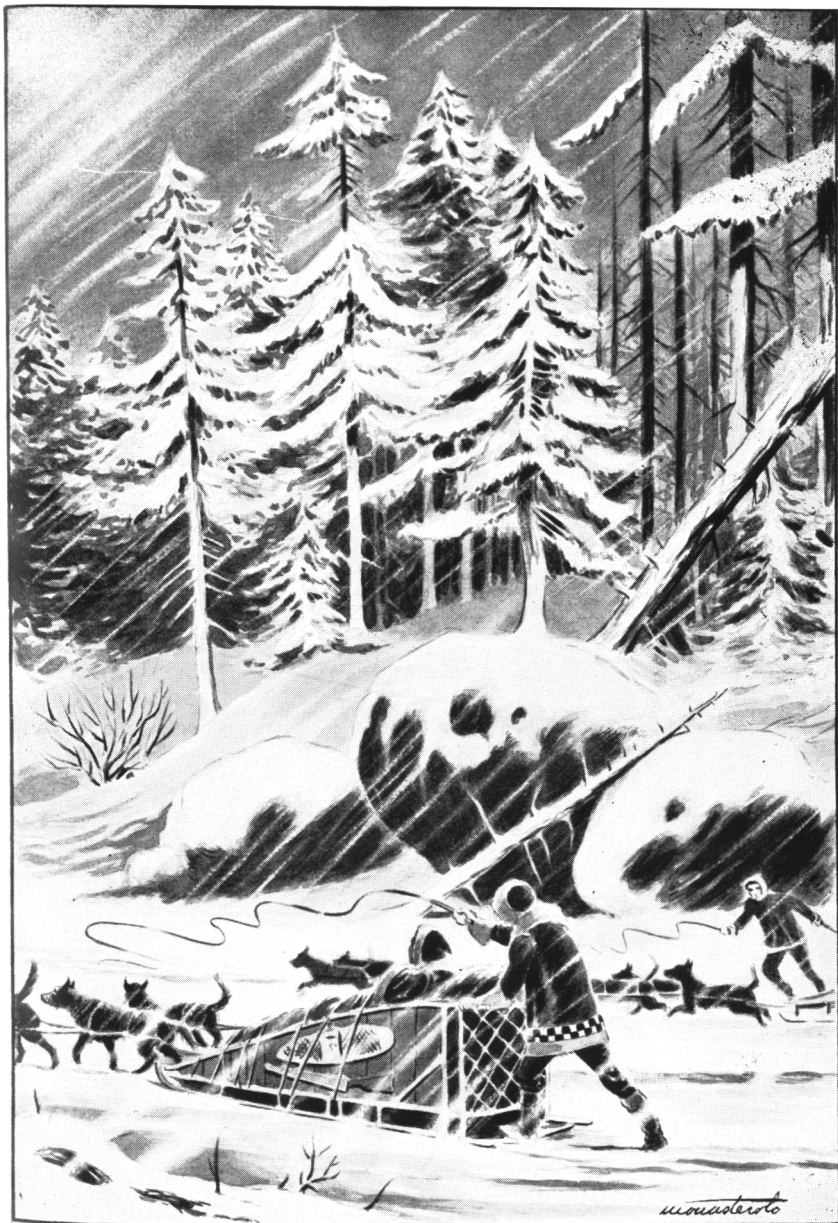
mantenesse profonda, cosicch  senza ostacoli pervennero a raggiungere il continente dove alfine trovar no il tanto sospirato corridoio.

Fu fatta una breve tappa nella Baia di Cambridge ove nel 1851 aveva svernato, con la sua *Enterprise*, Sir Richard Collinson, uno tra i pi  provetti marinai recatosi alla ricerca di Franklin.

Ripreso il viaggio verso oriente, il 7 agosto la *Gj a* toccava Capo Calborne e passava, nei giorni successivi, in un mare quasi libero, ma con fondali non sempre sicuri, davanti alle isole Finlayson, Miles e Douglas, arrivando il 20 nell'angusto canale che divide Capo Krusenstern dalle isole circonvicine.

Alle 3 del pomeriggio del 20 avevano in vista le isole Liston e Sutton e sboccavano negli stretti Dolphin e Union. «   indicibile il senso di sollievo che m'invasa l'anima, — scrisse Amundsen — quando vidi che ormai anche quest'ultimo scoglio del Passaggio del Nord-ovest era superato ».

Usciti in un mare relativamente sicuro, furono ridotti i turni di guardia da 18 ore quotidiane alla misura normale di 6, e il 27 agosto, dopo aver doppiato Capo Nelson, l'ufficiale di guardia, che era in quel momento il tenente Hansen, grid  con immensa emozione, in quell'istante naturale: « Una nave in vista! ». Il Comandante e tutti i suoi uomini corsero subito ai cannocchiali. Il fine principale della loro impresa era raggiunto; il Passaggio del Nord-Ovest era stato felicemente compiuto. Non   a dire quali fossero i comuni sentimenti di Roaldo Amundsen e dei suoi compagni. Quanto all'ideatore e Capo della spedizione, « un'indicibile emozione gli stringeva la gola; si sentiva come stanco e spossato.... Era debolezza — egli ebbe a dire —; ma mi vennero le lacrime agli occhi. Una nave in vista! La frase



La via prescelta fu quella del Mackenzie-Porcupine-Forte Yukon.

(pag. 45).

aveva qualche cosa di magico. Ad un tratto mi parve di avere vicini la patria e i miei cari tutti, quasi fossero lì a stendermi la mano! ».

La nave era la baleniera *Charles Hansson*, di San Francisco, che batteva bandiera americana, agli ordini del capitano James Mc. Kenna, un vecchio lupo dei mari glaciali, che si mostrò tuttavia assai cortese con Amundsen e i suoi compagni e volle subito festeggiare la loro felice riuscita nella grande ed ardua impresa. Ottenute da lui tutte le informazioni sull'itinerario che restava loro da percorrere per giungere al Mare di Behring, si salutarono con entusiastici « urrah » e mentre la nave americana procedeva verso la Terra di Bank per completare le sue caccie, la *Gjøa* veleggiava verso l'isola Herschell, stabilita come prima sua tappa.

Alla fine di agosto, mentre essa manovrava nei modi più svariati per evitare grandi massi di ghiaccio natanti, furono scorte in distanza altre due baleniere, e una tribù eschimese da terra li salutò, agitando un'ampia bandiera. Presso Capo Bathurst si trovarono nell'acqua densa e scura, portata in mare dal fiume Mackenzie, e per non dar dentro in qualche secca, dovettero rallentare la rotta e aiutarsi con lo scandaglio; ma decisamente non era destinato che per quell'anno rientrassero in patria, poiché il 3 settembre la *Gjøa* fu arrestata a King Point dai ghiacci, colà accumulati dall'inverno precoce, e fu costretta senz'altro a fermarsi.

Loro primo pensiero fu, quindi, « quello di costruirsi una casa di legno, per riprendere subito le osservazioni magnetiche »; e la cosa riuscì loro facile, essendovi in quei dintorni molto legname d'ogni genere, fluitato dal fiume e dalle correnti, e avendo essi trovato in quei pa-

raggi la ciurma dello schooner *Bonanza*, di San Francisco, colà naufragato, che attendeva anch'essa in una capanna di fortuna la stagione migliore per poter tornare a casa sopra un'altra nave. Fra i marinai di quella baleniera, che navigava da anni in quei paraggi, c'era un norvegese, Christian Sten, e i suoi connazionali, in ricambio delle preziose indicazioni ottenute da lui sulla zona, lo aiutarono a completare la capanna d'inverno e a mettere al sicuro il materiale della sua baleniera.

Una delle prime visite ricevute in quel nuovo quartiere d'inverno fu quella del missionario Fraser, diretto a Forte Mc. Pherson, una delle stazioni più settentrionali della *Hudson Bay Company*, dal quale Amundsen seppe che nel porto di Herschel erano prigioniere dei ghiacci ben cinque navi, mentre altre sei si trovavano in pari condizioni un po' più ad oriente. La *Gjøa* non era, quindi, sola, e conveniva affrontare il nuovo cimento con la maggiore serenità.

Amundsen e il suo amico tenente Hansen decisero, intanto, per maggior comodità, di dormire a bordo, mentre gli altri loro compagni sarebbero rimasti nell'improvvisata, ma comoda casetta di legno, che per Wijk presentava il vantaggio d'essere più vicina alla capannetta magnetica, da lui colà eretta sopra una piccola collina che dominava tutto l'accampamento.

Così, fra le consuete occupazioni giornaliere, la caccia, la pesca, lo studio e le ripetute visite alla gente relegata dai ghiacci a Porto Herschel, passavano rapidi i giorni e i mesi, e tanto più rapidi trascorsero per il Capo della spedizione, che, avendo saputo come al 20 ottobre dovesse partire la carovana della posta diretta ad Edmonton, decise, con l'usata energia, di accompagnarla, ond'essere

di ritorno in tempo per il principio della primavera. Detto, fatto: mentre i suoi compagni facevano la guardia alla nave e continuavano a King Point le osservazioni scientifiche, già fatte per due anni al polo magnetico, Amundsen si recava in slitta ad Eagle City, insieme al capitano inglese William Mogg, alla guida indigena Immi, a sua moglie Kappa e ad una ventina di cani. La via prescelta fu quella del Mackenzie-Porcupine-Forte Yukon, e non era certo una via seminata di rose, ma quegli animosi l'affrontarono con giovanile ardimento e, nonostante i suoi molteplici ostacoli, la percorsero intera. Ad Eagle City, dopo avere spedito nel mondo civile il famoso dispaccio con la notizia della sua vittoria, Amundsen si fermò due mesi ad attendere l'arrivo della posta per sé e per i suoi compagni, usufruendo dell'amabile ospitalità del Signor Frank Smith, Presidente della *Northern Commercial Company*. Ripartito di là il 3 febbraio, fece di nuovo tappa a Forte Yukon e a Ramparthouse, sulle rive del Porcupine, trovando ovunque le accoglienze e gli aiuti più cortesi, e giunse alla mèta, fra i suoi compagni, che lo attendevano ansiosi, alle 6 di sera del 12 marzo.

L'ansia della partenza doveva subire, tuttavia, altre remore e una più triste d'ogni altra: la malattia e la morte del silenzioso e operosissimo Wijk. Alla fine di quel mese egli accusò forti dolori al petto, e in pochi giorni, nonostante le pronte cure, dovette soccombere per polmonite. Fu deposto pel momento nella casetta sgombrata, e più tardi (9 maggio), quando le condizioni del terreno lo permisero, fu tumulato sulla cima di quel piccolo colle, ov'egli s'era costruito il suo osservatorio magnetico e aveva, con serena, eroica disciplina, ripreso anche a King Point le sue indagini. Sulla tomba, ricoperta di pietre e di massi,

fu posta una gran croce col suo nome, e Amundsen si fece promettere dagli Eschimesi e dai balenieri della zona che ne avrebbero avuto cura e vi avrebbero deposto ogni estate i fiori della brughiera.

La primavera era intanto cominciata, e con essa riprendeva il lavoro ed era più frequente il passaggio di Missionari e di agenti delle compagnie commerciali. Il ghiaccio dava indizio qua e là di sciogliersi e le pernici bianche si facevano vedere a stormi sempre più numerosi. Manni, il giovane eschimese, che « voleva andare nei paesi dei kabluna », istruito con pazienza infinita da Hansen e da Ristvedt, si faceva sempre più esperto nei lavori di bordo e cominciava a compitare e a far di conto all'europea. Ma la sua passione predominante e l'attività in cui riusciva meglio era la caccia, e non c'era tiratore più abile di lui per cogliere la selvaggina di terra e gli uccelli di mare. Ma questa passione gli doveva un giorno riuscire funesta, poiché, non appena i ghiacci si sciolsero ed egli poté uscire col suo caiac verso il largo, un'onda improvvisa glielo rovesciò e il povero ragazzo, che, come tutti gli Eschimesi, non sapeva nuotare, miseramente annegò.

Il 6 giugno, la *Gjöa*, per le cure di Lindström, sostituito in cucina da un altro uomo di fatica, era tutta lustra e ridipinta, e furono iniziati i lavori di carico di tutti gli attrezzi e delle provviste raccolte a terra, e poi si attese d'ora in ora il momento opportuno per levar le ancore e salpare. Quel momento, come avviene sempre nel regno dei ghiacci, si fece alquanto aspettare. Ad ogni modo, il 2 luglio la *Gjöa* poté spostarsi accanto ai relitti della *Bonanza*, onde evitare i massi gelati che andavano alla deriva, e l'11, dopo aver salutato gli Eschimesi, che

s'erano raccolti tutti sulla riva, ed aver inviato ancora un estremo addio al compagno scomparso, la cui salma rimaneva là per sempre come quella di un caduto sul campo dell'onore, Amundsen e i suoi compagni fecero rotta per l'isola Herschel, ove, causa una ripresa del pack, dovettero fermarsi con le altre baleniere *Alexander* e *Jean-nette* per ben un mese, passato il quale, non senza ch'essi lo impiegassero studiando l'isola nelle sue coste e nel suo interno, poterono alla fine avviarsi verso il sud e varcare, il 30 agosto, lo Stretto di Behring.

Il 31 giunsero a Nome, nell'Alasca, ove furono accolti con grandi meritate feste, e il 5 settembre ripartirono per San Francisco e di là per l'Europa, affidando la loro cara piccola nave alle cure di un cantiere americano. E anche da essa non si separarono senza rimpianto, poiché era in parte silenziosa opera sua se la grande impresa aveva potuto essere compiuta.



III.

AL POLO SUD

Più in alto e più in là.

I RISULTATI SCIENTIFICI DEL VIAGGIO DELLA «GJÖA». — COL «FRAM» NELL'OCEANO ARTICO. — SUO MUTAMENTO DI ROTTA. — IL DISCORSO DEL CAPITANO NILSEN ALL'EQUIPAGGIO. — LA FAMOSA BALENIERA NELL'ANTARTIDE. — ARRIVO ALLA GRANDE BARRIERA E COSTRUZIONE DI «FRAMHEIM». — TRE MESI DI MARCE SUL GHIACCIO E I LORO INSEGNAMENTI. — GLI EROISMI E LE SORPRESE DI UN «RAID». — SI ARRIVA AL POLO SUD E VI SI CAMMINA ATTORNO PER TRE GIORNI. — DAI PENDII GELATI DEL GRANDE ALTIPIANO AL PARADISO TERRESTRE DELLA TASMANIA. — UNA PAGINA INDIMENTICABILE DI NANSEN.

La vittoria di Amundsen, per quanto priva di risultati pratici, era sempre una grande vittoria, poiché il fior fiore dei navigatori nordici s'era invano provato a conquistarla da ben 400 anni, e infinita era stata la loro pena e atroce il martirio di tutti coloro che in quell'impresa avevano lasciato la vita, non riuscendo ad attuarne se non una piccola parte.

Grande fu, quindi, l'interesse, sia nel campo scientifico che in quello puramente marittimo, destato dalla notizia partita da Forte Egbert, Eagle City, col noto primo

dispaccio di Amundsen sulla felice riuscita del suo « passaggio del Nord-ovest ». E grande fu la curiosità con cui egli fu accolto nelle principali città d'Europa e d'America, nei due successivi anni 1906-1907, quando visitò le maggiori società geografiche e scientifiche, rendendo conto, col suo piacevole e semplice stile, dei più notevoli risultati del suo viaggio. In esso nulla era stato trascurato, né i rilievi cartografici sul laborioso itinerario percorso dalla *Gjøa* e dalle pattuglie in slitta, né le osservazioni astronomiche, magnetiche e meteorologiche; né le indagini di talassografia a base di scandagli, di temperature, di composizione chimica, di moti diversi delle acque; né, infine — cura speciale del Capo — gli studi antropologici ed etnografici sulle varie tribù eschimesi, delle quali la piccola nave riportava nel mondo civile un'abbondante raccolta di attrezzi, di utensili, di vesti, destinata al Museo di Oslo, e molti quaderni pieni di dati sulla loro vita e i loro costumi.

Col ciclo di conferenze tenute nel 1906 e 1907 e il ricavato delle relazioni a stampa del suo *raid* Amundsen riuscì a liquidare ogni pendenza ancora aperta delle spese dovute affrontare pel viaggio; spese ch'erano state solo in parte coperte dalle munifiche elargizioni in denaro e in materiali di una ristretta cerchia di ammiratori e d'amici, primi fra essi il Re Haakon VII, il Governo norvegese e i signori Aaker, Nansen e Stang.

Ogni mormorazione fu in tal modo messa in tacere, e la gloria poteva diffondersi col vento più favorevole, se il fiero wikingo, instancabile come i suoi più lontani ascendenti, non avesse avuto la febbre dell'avventura. Ciò ch'era fatto, per lui, come per tutti i veri eroi, non aveva più alcun valore; rappresentava un ricordo, nostalgico, se si

vuole, ma privo pur sempre d'importanza: solo il da farsi lo ispirava, lo animava, costituiva uno scopo. Rimanere inattivo era, per lui, *inconcepibile*, come mutare il suo campo d'azione, ed è perciò che, nel tempo stesso in cui scriveva il suo bel libro *Il passaggio Nord-ovest*, che fu tradotto quasi subito nelle principali lingue del mondo, Amundsen andava maturando nel suo spirito un'altra impresa.

Il viaggio famoso del *Fram*, organizzato e diretto da Nansen, pur coi suoi mirabili risultati, aveva lasciato irrisolti vari importanti problemi di meteorologia e d'oceanografia sulla calotta polare nord. Il vertice supremo dei 90°, nonostante le mirande marce del Nansen e del Cagni, non era stato ancora raggiunto: perché non continuare quegli studi con un nuovo tentativo e conquistare la palma di quella vittoria alla bandiera norvegese? Silenziosamente, com'era suo costume, o confidandosi col minor numero possibile di persone, e tra esse con le « fidissime », Amundsen decise di acquistare per la nuova impresa il vecchio *Fram*, che tanto bene aveva servito a Nansen e a Sverdrup, e fattolo riparare e adattar meglio ai suoi piani, senz'altro lo allestì, sostituendo in esso alla piccola macchina a vapore un motore ad olio pesante Diesel, da 180 cavalli, e rinforzando, oltre alla sua chiglia, le murate e l'alberatura. La nave, è bene ricordarlo, non era che una semplice goletta in legno, di m. 36,25 di lunghezza per 10,40 di larghezza, ma studiata e costruita dall'ingegnere navale Colin Archer in modo da poter resistere alle formidabili pressioni dei ghiacci e da costituire per i suoi ospiti una dimora più che confortevole ed ospitale.

Non avendo Amundsen i mezzi per affrontare le enormi spese di una simile spedizione, anche questa volta egli

ricorse alla generosità dei suoi compatrioti, riuscendo a mettere insieme almeno una parte dei capitali occorrenti. Continuò così, con l'aiuto del capitano Nilsen e dei tenenti Prestrud e Gjertsen, a fare tutti i preparativi, che non furono né pochi, né semplici.

Ma ecco che, nel settembre 1909, proprio quando poco mancava alle definitive pratiche della partenza, diffondersi con la rapidità del baleno la notizia che il Polo Nord era stato raggiunto dall'americano Roberto Peary! Allora, ricorda Amundsen, « compresi subito che il nostro primitivo piano di esplorazione dei mari boreali intorno al Polo, cioè intorno al così detto *bacino polare*, era fallito, e che si doveva agire senza esitazione se si voleva salvare la nostra impresa. Ecco perché, appena appresa la notizia, decisi di cambiare rotta e di volgere la prua del *Fram* verso il Sud.

Infatti, si pose subito a studiare tutti i particolari della nuova mèta, e nel settembre 1909, nella sua villa di Bundefjord, presso Oslo, essi furono precisati per iscritto, in modo da non lasciare, almeno volontariamente, nulla al caso. Con l'aiuto del Governo, che gli aveva aperto un credito di 75.000 corone, e con quello dei Comandi militari, che gli facilitarono l'acquisto di ottimo e già sperimentato materiale, il *Fram* fu provvisto in modo sufficiente, se non larghissimo, di tutto il fabbisogno, e non ebbe solo il necessario, ma anche parecchie cose superflue, sia per la vita di bordo, come per quella sul ghiaccio.

Nel maggio 1910 fu messo mano al carico, e alla vigilia della partenza la già celebre goletta ebbe l'onore di ricevere la visita dei Sovrani, il Re Haakon e la Regina Maud, che, non solo donarono al Comandante un'augu-

rale coppa d'argento, ma porsero all'equipaggio il più incoraggiante e benevolo dei saluti.

Il 3 luglio il *Fram* salpò da Oslo alla volta di Bundefjord, ove fu caricata una casetta di legno, che doveva servire come dimora invernale. La sera del 6 si riprese la rotta per Horten e di là per l'Atlantico; ma non per la definitiva partenza, bensì per una corsa di prova nei mari d'Irlanda e di Scozia, dopo la quale la nave tornò in Norvegia, sia per far eseguire alcune riparazioni alla macchina, sia per imbarcare i 97 cani ad essa destinati, giunti nel frattempo dalla Groenlandia. Finalmente, il 9 agosto tutto era a posto, e la nave poté dirigersi verso gli stretti danesi e il Mare del Nord, favorita da un buon vento. Varcata la Manica, il *Fram* entrò felicemente nell'Oceano e il 6 settembre gettava le sue ancore nel porto di Funchal, nell'isola di Madera. E il 7, dopo una piacevole gita nell'interno, il capitano Nilsen, presente il Capo della spedizione, comunicò alla ciurma la vera mèta del *Fram*, dichiarando che il ponte era calato e che chi non avesse voluto prender parte al rischioso viaggio era libero, liberissimo di lasciar la nave e di tornare, col viaggio pagato, in Norvegia. Di tutti quegli uomini, esperti lupi di mare la maggior parte, nessuno si mosse e tutti si dichiararono lieti di seguire il loro Capo ovunque si fosse. E poiché doveva, poco dopo, tornare a terra e di là in patria un fratello di Amundsen, che s'era recato a Madera ad aspettarli, così tutti si misero a scrivere « a casa », e due ore dopo il plico degli affettuosi messaggi era pronto, e la nave, nel pomeriggio del 9, levò l'ancora per il suo lunghissimo viaggio di 30.000 miglia, che non sarebbe finito se non al di là della Grande Barriera Antartica, nella famosa Baia della Balena.

« Feci male o bene — si chiedeva ora il Comandante — a non svelare in tempo la mia decisione ai sottoscrittori ed al pubblico? ».

Dopo uno scrupoloso esame del problema, egli si convinse che il segreto, pel momento, era stato utile, poiché, da un lato, far sapere ch'era stato mutato il programma avrebbe urtato varie suscettibilità e destati dal loro sonno vari preconcezioni, rendendo forse impossibile la partenza; e dall'altro, non avrebbe influito in alcun modo, come non influi, sulle spedizioni antartiche inglese e giapponese, già in corso.

Quindi, *avanti!*, secondo lo stesso fatidico nome della nave (*Fram*, in norvegese, equivale ad *Avanti!*).

Non è qui il caso di seguire passo passo la rotta dell'audace spedizione da Funchal fino alla Grande Barriera e, di là, attraverso il *pack*, non ancora saldato, che andava galleggiando con tutti i suoi massi e i suoi lastroni, fino al 70° di latitudine sud, poiché questo viaggio dell'eroe norvegese fu già illustrato in questa collezione da un bel libro dello Jansen. Basti al nostro fine ricordare che il 10 gennaio 1911 — un giorno prima del previsto — la nave giunse alla Grande Barriera, ch'è certo uno dei fenomeni più grandiosi ed imponenti della natura, e che quattro giorni dopo riusciva a penetrare nella Baia della Balena, ancorandosi in una località quant'altra mai opportuna per potervi costruire un accampamento e svernarvi.

Scesi che furono Amundsen e i suoi compagni, scelsero un punto adatto e cominciarono a sbarcare senza indugio il materiale necessario per la « Casa del Fram » (*Fram-heim*), dividendosi con grande disciplina il lavoro e sbrigandolo nel tempo stabilito.

Sorsero così in breve le tende pei cani, le capannette

per le osservazioni scientifiche e la casa di legno, portata in pezzi numerati dalla patria. Si provvide con somma cura allo smistamento delle cose, e ogni membro della spedizione contribuì con slancio ammirevole ad affrettare l'esecuzione del programma. Essendo, poi, stato deciso, fin dal momento della partenza, che il *Fram* approfittasse del periodo dello sverno e di quello che sarebbe stato occupato dalla marcia al Polo per eseguire, agli ordini del capitano Nilsen, una lunga crociera di studio nei mari antartici, fra l'Africa del Sud e la Tasmania, in una zona bisognosa di scandagli e di rilievi d'ogni genere, tutta la famiglia della spedizione fu divisa in due gruppi: quello destinato alla crociera, che risultò di nove uomini, e quello destinato a terra, che risultò degli otto rimanenti.

In obbedienza a questo piano, il 15 febbraio 1912 il *Fram* lasciò gli ormeggi e iniziò il suo ardito viaggio nelle acque dell'Oceano Australe, mentre Amundsen, con i suoi sette compagni, s'accinse al penoso e faticoso lavoro del trasporto dei depositi dall'accampamento principale al punto più lontano possibile della direttiva di marcia verso il Polo. Ogni trasporto veniva eseguito con due o tre slitte sovraccariche e un adeguato numero di cani, e il luogo ove il deposito veniva costituito era segnato subito con paletti, con bandiere e con un congruo accumulo di neve e di massi, in modo che fosse possibile rintracciarlo in qualunque condizione di tempo.

Come si può immaginare, dovendo questi depositi essere in numero abbastanza rilevante, si spesero, per costituirli, vari mesi, poiché, ogni volta, la strada s'allungava, e se nel ritorno a slitte vuote il cammino poteva essere rapido, nelle andate la fatica era successivamente maggiore, cosicché varie decine di cani soccomberono agli sforzi

o furono dovuti abbattere per nutrire di carne fresca i rimanenti; ed anche gli uomini, quantunque forti, certe volte non ne potevano più. D'altra parte, anche usando tutte le precauzioni possibili, il cammino presentava talvolta ostacoli inaspettati e paurosi, cosicché fu una vera fortuna se, alla fine, quegli animosi non vi rimisero né una slitta, né un compagno, e se all'inizio della notte australe, che cominciò alla Barriera il 21 di aprile, ebbero la soddisfazione di aver trasportato, in poco più di tre mesi, un 3000 Kg. di viveri e di oggetti d'equipaggiamento dalla loro base fino all'82° parallelo, distribuendoli in una ventina di monticelli facilmente reperibili.

Il 10 aprile fu visto a *Fram-heim* (la casetta del *Fram*) il sole per l'ultima volta; ma la luce del giorno non scomparve del tutto che il 21 aprile. Solo allora Amundsen e i suoi compagni ebbero la sensazione precisa del loro isolamento dal mondo e capirono ch'era incominciato l'inverno polare. Siccome, però, da buoni soldati, avevano tutto previsto, così quei due mesi e più di tenebre, di bufere, di freddo ultrarigido non era per essi una prospettiva paurosa, ma anzi quasi un premio di sospirato riposo, prima del grande ultimo sforzo.

La casetta del *Fram* era più che ospitale: larghi e comodi i magazzini scavati nel ghiaccio, numerosi gli igloo per gli strumenti e i rifugi pei cani, cosicché non fu mai difficile la distribuzione del lavoro (e di questo fortunatamente ce n'era sempre *per tutti*), e vi fu anche una certa comodità — il che non nuoce — nella possibilità di svolgerlo. Al mattino, tutti si alzavano alla stessa ora e sbrigliavano per turno i servizi più pesanti, attendendo poi ciascuno alla sua speciale partita: osservazioni scientifiche, preparazione di nuove slitte, cucina, pulizia dei

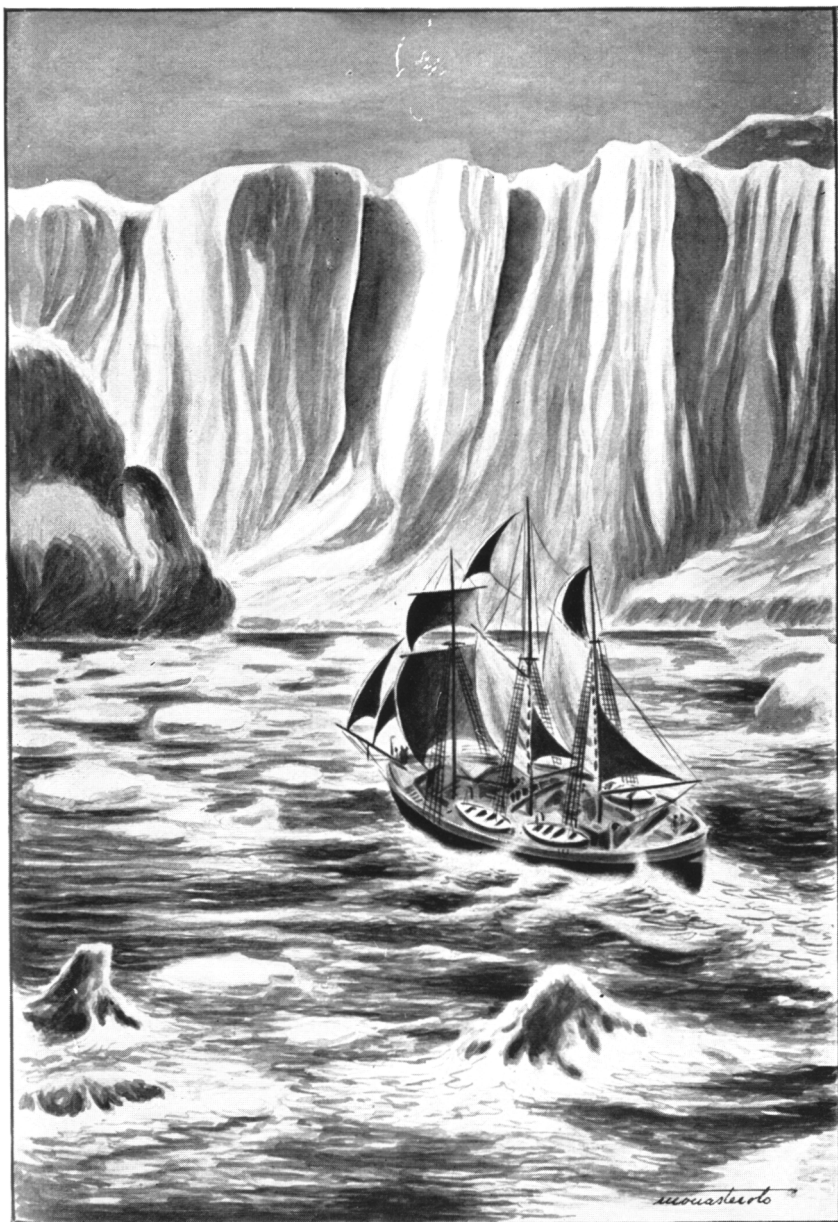
cani, eccetera. Alla sera tutti si radunavano nella sala da pranzo, e appena finito di mangiare, chi si metteva a giocare, chi a leggere, chi a raccogliere i suoi appunti; oppure, nei giorni di festa, si divertivano a tirar d'arco e ad ascoltar le canzoni della Patria o qualche bel brano di musica al fonografo.

La neve al di fuori cadeva ininterrotta, e ogni tanto bisognava sgomberare le uscite e i corridoi per non restar sepolti, e ricostituire fra grandi trincee i sentieri di comunicazione col deposito dei combustibili e della carne di foca, accumulata nell'estate precedente in uno speciale deposito tutto ghiaccio e neve. Fu allora che ad un compagno di Amundsen venne in mente l'idea di scavare, entro i bianchi ammassi che li circondavano, una capanna sotterranea; idea che a tutti piacque e destò, anzi, una gara fra chi riusciva ad ottenere nuovi locali e ad arredarli al più presto. Lo scavo fu iniziato il 10 aprile 1911, e «mentre, narrò Amundsen, tre di noi scavavano attivamente nella neve, altri tre erano intenti a stabilire una comunicazione con la casa. Il pavimento, che sulla nave aveva servito a riparare i cani dall'umidità, fu sovrapposto a guisa di ponte fra il mucchio di neve e il tetto dell'anticamera; un muro di neve battuta sosteneva un lato di questo ponte, mentre l'altro lato restava aperto e serviva d'uscita: si trattava, insomma, di una tettoia aperta verso mezzogiorno e chiusa dal muro di neve a settentrione. Una vera febbre edilizia ci aveva invasi, e si gareggiava a chi facesse le più ardite proposte.

«Finalmente fu stabilita la costruzione di un corridoio per tutta la lunghezza dei mucchi di neve, che doveva finire con una capanna da adibirsi in seguito a bagno a vapore. Un bagno a 79° di latitudine australe era dav-

vero un progetto grandioso! Hanssen, specialista in *igloo*, si mise all'opera. Scavò dapprima un piccolo locale, con pareti solidissime, che poi ingrandì fino a farne una capanna, che misurava non meno di 4 metri d'altezza. Lo spazio per il bagno non faceva difetto! Intanto, quelli che scavavano il corridoio andavano avvicinandosi; lo si sentiva dai loro colpi di piccone e di badile. Hanssen aveva finita la sua capanna e scavava per andar loro incontro. Si udivano distintamente le due squadre avvicinarsi l'una all'altra. Erano momenti emozionanti. Mentre lavoravo di lena, la mia mente correva alle grandi opere dell'uomo, che potevano avere qualche punto di contatto con l'opera nostra. Se i minatori del Sempione si erano incontrati al punto prestabilito, perché, noi, modesti costruttori di una semplice galleria di neve, avremmo dovuto sbagliarci nei nostri calcoli? — Un volto sorridente che comparve proprio nel punto preciso dove stavo per affondare il mio badile, venne a strapparmi alle mie riflessioni. A Wisting era toccato l'onore di far cadere il diaframma nel tunnel di Casa del *Fram*, ma poco era mancato che non si buscasse un colpo di vanga in pieno volto.

« Compiuto il corridoio, iniziammo i lavori per il laboratorio dei falegnami. Fu questo scavato più profondo degli altri locali, perché in quel punto il mucchio di neve andava declinando; se la mia memoria non falla, giungemmo a due metri di profondità, rispettivamente al livello del corridoio. La stanza fu scavata larga a sufficienza per permettere ai due falegnami di lavorare liberamente, e lunga quanto bastava a contenere le nostre slitte; per la piallatrice fu praticata una nicchia nel muro, tappezzata di un tavolato in legno. In fondo alla stanza c'era una seconda nicchia, dove i falegnami potevano custodire



.... la nave giunse alla Grande Barriera....

(pag. 54).

i loro attrezzi più delicati. Un'ampia scala scavata nella neve e coperta di tavole metteva nel corridoio. A lavoro finito, i falegnami presero possesso del loro laboratorio, ponendovi sopra tanto di dicitura. E a ragione, perché fra quelle quattro pareti da Eschimesi furono preparate nientemeno che le nostre slitte per la marcia finale ».

Mentre si accudiva a questi lavori, gli altri compagni provvedevano a riparare alcuni termografi rotti, e tutti poi recarono il loro contributo alla costruzione di una camera di ghiaccio per le botti del petrolio e di un corridoio di comunicazione fra la casetta e il deposito del carbone, essendo addirittura impossibile, in certe giornate di tormenta, uscire all'aperto e raggiungere di là quel magazzino.

Un esercizio curioso, ideato da Amundsen per tener desta la sua gente, fu quello del calcolo approssimativo della temperatura, desunto dalla media delle impressioni personali dei membri della spedizione. I termometri, col grande freddo, non funzionavano, ed era utile trovar anche per ciò un surrogato. D'altra parte, « questa gara era una distrazione per il mattino, prima del caffè, ora critica per gente obbligata ad una vita monotona, senza una sola distrazione. L'ingresso di ognuno era atteso col massimo interesse, ma a nessuno era permesso di sapere le opinioni degli altri, per non esserne influenzato.

« — Orbene, Stubberud, che freddo fa? —

« Stubberud aveva un metodo suo particolare di calcolar la temperatura: passava con lo sguardo dall'uno all'altro degli astanti, poi rispondeva con profonda convinzione:

« — Oggi fa tutt'altro che caldo! —

« Infatti, si avevano 56° sotto zero, e non è a dire

come tutti si rideva, nonostante quel freddo veramente eccezionale!

« Il 24 giugno, di buon mattino, si ammirò — fenomeno piuttosto raro — un'aurora australe di straordinaria bellezza.

« Sulla distesa del ghiaccio scendente verso la baia regnava una calma sovrana, e spingendosi fino al ciglione che nascondeva da quella parte la Casa del *Fram*, davanti ai monti Nelson e Rönniken, i seracchi apparivano nelle loro bizzarre e strane forme di torri e di creste, tutti stagliati come sopra uno sfondo d'acciaio policromo. Il cielo era trapunto di stelle, ma nello stesso tempo ricadevano giù da un arco, che ne racchiudeva altri ed altri, dei panneggi luminosi, a strisce, a fasce, a lame rosse, gialle, viola, turchine e verdi, che s'inseguivano e si sovrapponevano, come sprazzi di luce emananti da misteriosi riflettori.

« Mentre si ammirava estasiati il singolare spettacolo, il respiro, che s'agghiacciava al contatto del freddo, nell'aria eccezionalmente secca, provocava una vibrazione come quella prodotta da un gruppo di corde armoniche toccate di lontano, e sembrava che, al succedersi fantastico delle tinte, s'accompagnassero le note di qualche arpa. Illusione, certo; ma, in quel momento e in quel luogo, sublime come lo spettacolo dell'aurora! ».

I tre mesi di marce sul ghiaccio per la costituzione dei depositi avevano insegnato a quegli animosi molte utili cose; ed essi, non volendo lasciar nulla al caso, appor-tarono alle slitte, ai loro vestiti e ai finimenti dei cani tutte quelle modificazioni che l'esperienza, maestra costante e insuperabile, aveva loro suggerito. Fu così possibile, verso la fine dell'inverno, completare tutto il fabbisogno per la

grande marcia e distribuire ai cinque membri della spedizione (Amundsen, Olaf Bjaland, Helmer Hanssen, Sverre Hassel e Oscar Wisting) il loro corredo personale e i loro sacchi-letto, mentre si faceva altrettanto, pur calcolando il minor tempo che doveva stare assente, per la comitiva composta del tenente Prestrud e dei suoi aiutanti Johansen e Stubberud, che doveva spingersi, durante gli stessi mesi, nei dintorni della Baia della Balena e nella Terra di Edoardo VII.

Amundsen, che aveva già passato un inverno nella calotta antartica a bordo della *Belgica*, sapeva che le temperature scendono colà assai basse; mai, però, avrebbe creduto che in quell'anno, con un tempo che si mantenne quasi sempre eccezionalmente sereno, il termometro segnasse minimi tanto straordinari. Basti dire che la temperatura media allora riscontrata fu tra le più basse che si conoscano, e se è vero che solo ai 13 agosto 1911 i loro strumenti segnarono 59° sotto zero, è anche da ricordare che per ben sei mesi di seguito l'alcool dei bulbi non salì mai oltre i 50° negativi.

Ma intanto le settimane passavano, e s'avvicinava anche la fine di quel diabolico algore. Amundsen, desideroso di affrettare quant'era possibile il *raid*, per la tema di essere preceduto al Polo dal suo eroico competitore inglese Roberto Scott, spiava con ansia ogni più piccolo annuncio della nuova stagione, deciso di subito partire.

Addì 24 agosto il sole sorrise per la prima volta ai ghiacci della Baia e alla bandiera norvegese, piantata sopra la casa del *Fram*; ma la temperatura era ancora rigidissima e conveniva attendere. Ai primi di settembre il termometro segnava 42° gradi, il 6 era salito a 29° e il 7 alla

cifra di vero tepore primaverile di 22°, *sempre sotto zero*, s'intende. E allora: — pronti tutti; domani in cammino!

L'8 settembre la piccola schiera si accinse, di fatto, a partire, sebbene da prima i cani, ribelli ad ogni disciplina, creassero ogni sorta di confusione e d'imbarazzi. Ricollegati e ricomposti dieci volte i traini, a forza di pazienza, di incitamenti e di frustate, la comitiva finalmente partì; ma il 16, dopo aver percorso un bel numero di chilometri e sorpassato i due primi depositi, causa un'atroce ripresa di freddo, la coraggiosa pattuglia fu costretta a ritornare alla Casa del *Fram*. E fu savio consiglio, perché tanto l'Hanssen quanto un suo compagno avevano avuto un principio di congelamento, e guai a non curarlo subito!

Amundsen rifece, quindi, nelle settimane seguenti, il ruolino di marcia e, per non incorrere nello stesso incidente, attese fino al 20 ottobre. Quel giorno, finalmente, sebbene il tempo fosse alquanto nebbioso, decise di partire. I cani furono attaccati in fretta, e con un breve saluto, come per dire «arrivederci domani», i cinque si misero in cammino.

«Credo — ricordò Amundsen — che lo stesso Lindström, il famoso cuoco della *Gjøa* e del *Fram*, che tanto amava il suo Comandante e i suoi compagni, non si sia nemmeno mosso dalle sue casseruole per assistere alla nostra partenza. Anche questo avvenimento aveva perduto il suo sapore di novità. Chi se ne curava più? Solo il tenente Prestrud, che andava girando da un punto adatto la manovella di un apparecchio da presa cinematografica, e continuò a girarla finché la pattuglia scomparve, con le sue 4 slitte e i suoi 52 cani, nella foschia!».

La marcia da quel momento seguì regolare, aiutata

dall'energico spirito degli uomini, dalla robustezza dei cani e dalle torrette di neve già costruite, fino all'80° parallelo, nell'autunno precedente. Ogni giorno Amundsen cercava di fare con la sua comitiva tutto il cammino compatibile con le loro forze, in modo da poter riprendere l'indomani, con le energie rifatte dal normale riposo, la lunga via da percorrere.

E le cose, invero, procedettero, in generale, nel migliore dei modi, nonostante le difficoltà e i pericoli offerti da alcuni tratti pieni di insidiosi crepacci, in cui fu un vero miracolo che non sprofondassero per sempre uomini, cani e slitte, tanto erano profondi e pieni d'acuti, taglienti seracchi. Ma Iddio li aiutò, e in 4 soli giorni, malgrado tante difficoltà, poterono superare i 160 chilometri che dividevano la Baia della Balena dal primo e maggiore deposito, ove si riposarono — con l'aiuto di un'ottima tenda e dei loro sacchi a letto — dalle fatiche fino allora affrontate, ripartendone due giorni dopo, col loro solito carico di 4 quintali di peso per slitta e la quotidiana prospettiva di 28 chilometri di marcia. Agli ordini di Hanssen, i cani attaccati alle slitte procedevano a meraviglia, mentre gli uomini li seguivano subito dopo, montati sui loro lunghi sci, che si dimostrarono anche in quella circostanza veramente preziosi. Basti dire che Amundsen, legato alla slitta di Wisting, percorse così, senza alcun incidente, tutta la strada fino all'85°5', cioè 560 chilometri!

Il cammino, anche là dove poteva essere più sollecito per mancanza di particolari ostacoli (crepacci, seracchi, pendii, discese su massi gelati, ecc.), era interrotto spesso, per una savia decisione di Amundsen di costruire una torretta di neve alta due metri ogni 9 chilometri,

corrispondenti a 0°5' di latitudine, e potersi più facilmente orientare nel viaggio di ritorno. Ne costrussero in tal modo più di 150, impiegandovi 9000 blocchi di neve, tagliati col sistema eschimese, per mezzo di coltello a lungo manico, e non è a dire quanto quelle torrette abbiano giovato, risparmiando forse loro la miseranda fine dello Scott e dei suoi compagni di pattuglia, morti di fame a poche centinaia di metri da un loro deposito, non più rintracciato a causa della tormenta.

Il 6 novembre la pattuglia giunse infine al suo ultimo deposito, ch'era stato costituito all'82° e, quando al mattino dopo ne ripartì, solo allora in realtà cominciò la sua marcia verso l'ignoto.

Per affrettarla, dato il maggiore allenamento, furono preordinate marce di 37 chilometri al giorno, in modo da percorrere un grado ogni tre giorni, mentre il quarto doveva essere destinato al riposo. All'83° fu costruito un deposito con viveri per quattro giorni, per cinque uomini e dodici cani. L'11 novembre apparve sempre più chiara davanti ai loro occhi la catena di montagne che si eleva sopra l'altipiano antartico e che essi avevano già intravisto da vari giorni. Fra quei colossi, se n'ergero alcuni — che Amundsen battezzò poi coi nomi di Nansen, di Christophersen e d'altri — che dovevano avvicinarsi ai 5000 metri. Ciò che in essi appariva più notevole e impressionò maggiormente, era, con la nudità delle falde, la loro grandiosità di sviluppo, cosicché sarebbe stato impossibile, di primo acchito, decidere per quale via fosse stato più opportuno affrontarli. Non restava, quindi, che andare avanti e tentare, fra i molti « attacchi », quello che, da vicino, fosse apparso meno impervio.

Passato anche l'84°, la distesa ghiacciata su cui erano

fino allora proceduti « si manteneva piana e il terreno ad-dirittura ideale ». I cani erano sempre in forze e con le zampe incallite e resistenti. Amundsen, consultati i suoi compagni, giudicò, quindi, superfluo fare a quel grado la solita tappa, tanto era ansioso di trovare la strada. I 37 chilometri prefissi furono, quindi, percorsi tutti di seguito, se pure in mezzo ad una fitta nebbia. Dal 15 novembre in poi « il terreno cominciò, però, ad assumere un carattere diverso, continuando in salita con grandi ondulazioni e presentando fra un'ondulazione e l'altra innumerevoli fenditure ».

Decisi, in ogni modo, di stabilire colà il loro accampamento, i Norvegesi interruppero la marcia e rifecero il piano della parte di cammino che ancora restava loro da percorrere. Tutto calcolato, « la distanza per arrivare al Polo e ritornare al punto dov'erano s'aggrava sui 1100 chilometri. Pur tenendo conto delle salite e del numero dei cani che avrebbero dovuto sacrificare, trovarono opportuno di costruire un altro deposito e di portarsi dietro viveri per 60 giorni. Per attraversare la barriera ghiacciata sarebbero occorsi dodici cani e gli altri 30 avrebbero dovuto, quindi, essere sacrificati ». Fu rifatto, di conseguenza, tutto il computo dei carichi e dell'equipaggiamento, e non si caricò sulle tre slitte (di cui una sarebbe poi stata abbandonata) che il puro necessario. Siccome il terreno saliva ed era impossibile pretendere che i cani facessero lo stesso lavoro di prima, tutti procedettero coi loro mezzi, iniziando il 18 la scalata delle montagne prospicienti.

Il primo giorno la pattuglia avanzò di 18 chilometri sopra un dislivello di 700 metri, ma nei successivi non poté mantenere sempre quella media, causa i continui sbalzi di quota imposti dalle irregolarità del terreno e soprat-

tutto dalla superficie — quanto mai crepacciata e irregolare — del ghiacciaio di Axel Heiberg. Ora, dovendo procedere sul ghiaccio, se le discese erano più facili, presentavano anche maggiori pericoli, e i cinque valorosi dovevano talvolta trattenere con ramponi e con corde le slitte perché non precipitassero. I tratti più ardui li attendevano, però, sul vetrato del Monte Peter Christophersen, tutto pendii e seracchi pieni d'insidie. Guai se quegli uomini non fossero stati allenati fin dall'infanzia all'alpinismo su ghiaccio! Non se la sarebbero certo cavata. In cima a quel passo, all'altezza di ben 3200 metri, furono costretti ad uccidere il previsto gruppo di cani, decisione logistica indispensabile, ma atrocemente urtante, su cui lo stesso Amundsen, nella sua relazione, passa rapido, affermando di non.... volerli pensare, tanto più che, oltre ucciderli e scuoiarli, sempre per timore dello scorbuto, causato — come si sa — dalla mancanza di cibi freschi e vitaminosi, furono costretti — fatto ancora più urtante — a.... mangiarne non poche costolette!

Cessata una mezza tormenta, sopraggiunta proprio in quei giorni, finalmente, il 26 novembre, con una temperatura di 27° sotto zero, poterono partire, riprendendo la marcia in avanti. Alla sera si attendarono a 3030 m. e nel mattino successivo, varcata una piccola giogaia, scorsero di nuovo un terreno pianeggiante e in lieve discesa. Ma lo percorsero in soli due giorni, trovandosi la sera del terzo davanti ad un altro ghiacciaio, che per la pessima sua condizione dette loro molto filo da torcere e fu a ragione battezzato il Ghiacciaio del Diavolo. La sua ubicazione era a 86° 21' di latitudine su 164° di longitudine, e la sua altezza sul mare 2520 metri. Usciti, dopo infiniti sforzi e per un vero miracolo senza nessun incidente, dalle cengie

gelate e dai pendii gibbosi della terribile zona, alternata da seracchi e da abissi d'ogni genere e rappresentata alla fine da un'immane lastra di ghiaccio più o meno spessa, sospesa tra le pendici estreme di due montagne, lastra che fu pittorescamente battezzata la Sala da Ballo, Amundsen e i suoi compagni si trovarono sopra la sezione terminale dell'altopiano a 3200 e più metri, al di là dell'88° 23', già raggiunto sopra un altro meridiano da Ernesto Shackleton. Spiegarono allora al vento la bandiera norvegese e costruirono un'altra delle loro torrette. Il 10 dicembre giunsero all'88° 25', con una temperatura di 28° sotto zero. Il 12 erano all'89° 15'; il 13 all'89° 30'; il 14 all'89° 37'; il 15, infine, con un tempo splendido, alle ore 3 del pomeriggio, i cinque arditissimi giunsero al Polo.

Che « ciò mi abbia, in quel momento, riempito di felicità, non posso dirlo — scrisse Amundsen — poichè, invece d'essere giunto all'ideale della mia giovinezza, ch'era sempre stato il Polo Nord, ero.... ai suoi antipodi; ma, in ogni modo, sì io che i miei compagni inneggiammo subito alla Patria e ci stringemmo vigorosamente le mani. Poi — senza indugi sentimentali, che là sarebbero stati del tutto inopportuni — ci spingemmo, a pattuglia divisa, tutto attorno al punto da noi raggiunto, per evitare qualsiasi errore dipendente dai nostri calcoli. E siccome tale errore poteva svolgersi entro il raggio massimo di 8 a 9 chilometri, così li percorremmo tutti, riunendoci poi per la cena e pel riposo ».

Rimasero nella zona per tre giorni, spingendosi tutto attorno alla grande, faticata mèta, e il 19 mattina, lasciata colà una torretta con parecchi viveri e oggetti di vestiario e una lettera con la descrizione del viaggio indirizzata al Re di Norvegia e una pel capitano Scott, che si prevedeva

a ragione essere il primo esploratore che avrebbe raggiunto, dopo di loro, quella mèta (e di fatto la toccò 35 giorni di poi, morendo di fame nel viaggio di ritorno, causa una terribile tormenta, che gli impedì, come si disse, di rintracciare un vicino deposito di viveri!), Amundsen e i suoi quattro compagni iniziarono di gran lena il viaggio di ritorno, aiutati in modo notevolissimo dalle torrette di ghiaccio predisposte nel viaggio d'andata.

Il Natale fu festeggiato, come meglio si poté, all'88° 25'; il Capo d'Anno lo passarono, invece, nei dintorni dell'87°, tra la Sala da Ballo e il Ghiacciaio del Diavolo, in vista delle magnifiche montagne Hassel Wisting, Bjaland, ed Helmer Hanssen. Superata la giogaia dell'Hellad Hanssen, il 5 gennaio ripassarono per il famigerato « Macello dei Cani », fra il Monte Ole Engelstad e il Monte Nansen. È inutile dire come, anche in questa fase del viaggio, non siano stati pochi né lievi i pericoli corsi, i ponti di neve superati per vero caso, i crepacci rivelatisi all'ultimo momento, quand'era appena possibile uno strappo e un arresto improvviso per fermarvisi davanti, ma la fortuna aveva deciso di favorirli, e tutto riuscì felicemente.

All'84° 26' — dopo essersi allontanati per sempre da Cima Betty e dalla Terra Vittoria — ebbero la lieta sorpresa di veder volare verso di loro due gabbiani dell'antartico, che pareva avessero qualche messaggio da comunicare. Quegli « uccelli non si riposarono colà a lungo. Rimasero un istante, come riflettendo su ciò che vedevano, poi allargarono le ali e ripresero il loro volo verso il Sud. Strani animali! Erano colà a mezza strada fra la Casa del *Fram* e il Polo, e forse avevano l'intenzione di attraversare tutto il Continente antartico! ».

Il resto del percorso non presentò alcun avvenimento

degno di nota, sebbene, fatti più sicuri dall'esperienza precedente, i cinque compagni siano riusciti a procedere più rapidi e a coprire le lunghe tappe, fra un segnavia e l'altro, in un tempo sempre più breve, rilevando meglio di prima i caratteri e la forma del paesaggio.

Finalmente, il 26 gennaio, alle 4 del mattino, giunsero alla loro casetta, accolti con le feste più commoventi dai loro compagni, e dopo 99 giorni di marcia, in cui avevano coperta la distanza di 3000 chilometri, poterono riposarsi in una comoda branda, al tepore di una calda stufa. Il *Fram* era tornato il 9 gennaio da Buenos Aires, anch'esso dopo un'assenza di tre mesi, impiegati quasi tutti in una proficua, grandiosa crociera. C'era, quindi, da essere, sotto ogni riguardo, più che soddisfatti, e, di fatto, con vera esultanza le pattuglie della gloriosa spedizione si riabbracciarono, raccontandosi a vicenda i principali fatti delle loro ardite « escursioni ».

Non restava ormai che partire, facendo rotta pel porto abitato più vicino, il quale era, nientemeno, che Hobart, nella Tasmania, a 2400 miglia di distanza. Ma c'era da varcare il Mare di Ross e i ghiacci vaganti dell'Oceano Australe, e il capitano Nilsen, per quanto esperto di quegli ostacoli, ebbe il suo bel da fare a condurre il *Fram* sano e salvo in mare aperto. In ogni modo, la nave, carica di tutto il materiale rimbarcato — eccetto la Casa smontabile, che fu lasciata sul luogo perché servisse a qualche altra spedizione — poté in poche settimane superare ogni ostacolo e raggiungere la sua mèta in 37 giorni!

Da Hobart, a conclusione indispensabile di tante fatiche, fu lanciata al mondo la notizia telegrafica della grande vittoria: vittoria di Amundsen e dei suoi valorosi compagni, ma soprattutto della maggior pratica del mondo

polare da parte di quegli indiatolati discendenti dei Vikinghi; vittoria della Norvegia, quindi, da secoli esperta di ghiacci, di nevi, di tenebre polari, di orientamento istintivo sopra gli altipiani gelati.

Indipendentemente dal risultato geografico-sportivo di aver raggiunto il Polo, la Spedizione, tornando poco dopo in Europa, recava un ampio, prezioso corredo di dati scientifici sulle regioni attraversate e sui mari che il *Fram* aveva esplorato nei tre mesi di zig-zag attraverso l'Oceano Australe. La pattuglia del tenente Christian Prestrud (la comitiva dell'Est), durante l'assenza dei cinque loro compagni spintisi fino al Polo, aveva, coi suoi inseparabili amici Iohansen e Stubberud, delineato una carta della Baia della Balena e dei suoi dintorni, ed esplorato, con un *raid* su slitte durato 64 giorni, buona parte della Terra del Re Edoardo VII. Il buon cuoco Lindström era, intanto, rimasto unico, solitario ospite nel campo di base, ma s'era distratto tenendo in ordine la casa e sgomberando ogni momento i corridoi e gli accessi esterni dalla neve che vi si accumulava....

Amundsen anche questa volta riusciva, conquistando la gloria (ahimè, quale stridente contraddizione!), a pagare i debiti contratti per raggiungerla, poiché, se tutti i suoi connazionali furono pronti a celebrare e portare in trionfo il vincitore, ben pochi, prima della sua partenza — non ostante i suoi conosciuti meriti di esploratore sagace ed arditissimo — l'avevano aiutato ad attuare la sua nuova impresa, cosicché a ragione Fridtjof Nansen, che di uomini se ne intendeva, stendendo la prefazione a *La Conquista del Polo Sud*, l'ampio volume in cui il suo valorosissimo discepolo rese conto del proprio eroico, fortunato viaggio, ebbe a scrivere: « Tutti applaudono il vincitore, quando

la vittoria gli arride. Allora tutti sono alteri del fatto compiuto e fieri di esso per la propria nazione e l'intera umanità. A tutti pare di aver acquistato un nuovo merito personale e di averlo acquistato a poco prezzo. Quanti di quelli che oggi applaudono erano, però, presenti nelle ore buie dell'attesa e, nel caso specifico di Amundsen, quando si trattava di equipaggiare la spedizione, quando mancava lo stretto necessario, quando più abbisognavano aiuto ed unione? Accorse allora il popolo a torrenti? Oh, no! Il Capo della spedizione era quasi sempre isolato, e troppo spesso gli toccava vedere che, prima di levare l'ancora, avrebbe dovuto superare le più gravi difficoltà nella sua stessa patria. Innumerevoli furono coloro ai quali toccò la sorte di Colombo. E questa fu la sorte di Roald Amundsen, non soltanto quando partì sulla *Gjøa* alla ricerca del Polo magnetico e del Passaggio del Nord-ovest, ma anche quando il *Fram* uscì dal fjord patrio alla volta dei mari polari. Quante pene e quante difficoltà gli sarebbero state risparmiate, se coloro che potevano aiutarlo avessero avuto l'intelligenza di farlo! Eppure Amundsen aveva dato mirabili prove di sé, sciogliendo, nel modo più elegante e coraggioso, i due gravi problemi che restavano da risolvere prima del suo viaggio 1903-1906. Egli giocava la sua vita e metteva le sue singolari attitudini al servizio dell'impresa: non doveva essere un onore per noi aiutarlo?

« Ed invece? Invece, pochi lo aiutarono, ed egli sacrificò per le prime spese tutto ciò che possedeva, e come alla sua partenza sulla *Gjøa*, anche questa volta col *Fram* fu costretto a partire alla chetichella, carico di pensieri e debiti.

« Era l'autunno quando giunse una sua lettera. Per procurarsi i mezzi, che non aveva trovato in patria per una spedizione al Polo Nord, decideva di andare al Polo

Sud! — Oh, fatto inaudito! — diceva la gente. — E senza chiedere il permesso a nessuno, nemmeno a coloro che gli avevano dato qualche aiuto. Quale sfacciataggine! Ma era una pazzia! — E qualcuno arrivò al punto da proporre di richiamarlo. Si sarebbe visto allora che commedia!

« Ma, fortunatamente, queste piccole, ridicole proteste non lo raggiunsero, perché egli aveva già fatto rotta verso il Sud e s'era deciso ad iniziare la sua grande impresa senza un momento d'incertezza.

« Audaces fortuna juvat! »

« Poi, la cosa fu dimenticata; ciascuno si occupò dei propri interessi personali. Era la nebbia, quella nebbia di tutti i giorni, di tutte le ore, tanto propizia alla mediocrità, perché nasconde tutto ciò che vi può essere di bello e di sublime. Ma improvviso, inatteso, un raggio di sole primaverile dissipò la nebbia. Una notizia era giunta, e di nuovo la gente ammutolì di stupore e alzò gli occhi. Lassù, al di sopra di tutti, un uomo era apparso in una visione di gloria.... I cuori esultano d'entusiasmo, gli occhi lampeggiano, le bandiere si spiegano al vento.... Perché? Per la grande scoperta geografica? Per la sua importanza scientifica? Ah no, questo verrà in seguito, per i pochi esperti in materia. Ben altro era ciò che ognuno comprendeva. L'intelligenza e la forza dell'uomo avevano vinto le violenze e le forze della natura, e questo c'innalza al di sopra della grigia monotonia di ogni giorno.... Era la vittoria dei vivi sul rigido paese del silenzio; era la laude della ferrea energia di un uomo, che risuonava attraverso il freddo crudele, le tormento e la morte.

« Anche qui, come altrove, la volontà umana era stata la chiave e la base del successo, poiché ove c'è una volontà, c'è una via! ».

IV.

IL PASSAGGIO DEL NORD-EST CON LA « MAUD »

F'inché non si riesce, avanti!

L'«INSTANCABILE» PENSA AD UN'ALTRA IMPRESA. — IL VARO DELLA «MAUD» E IL SUO PROGRAMMA. — DA HADANGER A CAPO CELJUSKIN, SULLE ORME DELLA «VEGA». — DUE SVERNI FRA GLI ICEBERGS. — L'ARRIVO A NOME E UN TERZO SVERNO DELLA «MAUD» PRESSO SERDTSE KAMEN. — LA «MAUD» A SEATTLE E PRIMI APPROCCI DI AMUNDSEN CON GLI AEROPLANI. — LA «MAUD» ANCORA IN BALIA DELLA BANCHISA NELL'OCEANO ARTICO SIBERIANO. — FINALMENTE LIBERA.

Appena tornato in Europa, obbedendo agli impulsi della sua indole generosa, invece di perdersi nelle diatribe, Amundsen, proprio nei primi due anni della Guerra europea (1914-1916), « approfittando della neutralità del suo paese, si dedicò al traffico marittimo e poté mettere insieme una discreta fortuna », che, aggiunta ai guadagni delle sue conferenze e del suo libro sul grande viaggio, gli permise di soddisfare tutti i debiti contratti per esso e di.... prepararne un altro.

E lo preparò, continuando a studiare, come sempre, e

a discutere i problemi polari ancora insoluti, insieme a Nansen e ad altri famosi specialisti.

Poiché, nonostante i suoi avversari lo accusassero di essere, secondo l'arguta definizione di Della Vedova, un *polista* e non un *polarista*, cioè un puro *sportman*, invaso dal *record*, anziché uno scienziato, il grande esploratore norvegese sapeva essere una cosa e l'altra, e non avrebbe potuto, se ben si guarda, indagare *sul luogo* — come sempre pretendono gli specialisti — i fatti e i fenomeni polari, se non avesse avuto un fisico allenato ed esperto, da tempo, nel nuoto, nel pattinaggio, nello sci, nelle marce, nelle arrampicate d'ogni tipo, e soprattutto nei rischi del mare. Ma, quando si metteva la toga, pur non essendo, né pretendendo di essere, uno scienziato da cattedre universitarie, sapeva « osservare » ed « osservava bene », e la scienza dovette a lui e ai suoi più fidi compagni tutti i preziosi contributi recati alla meteorologia e al magnetismo, alla geografia delle due calotte artiche e all'oceanografia generale; contributi che sono legati ormai per sempre alle campagne della *Gjöa*, del *Fram*, della *Maud* (della quale ultima ora diremo), e delle gloriose, epiche transvolate, che dovevano costargli la vita.

E che ciò sia vero, lo si desume in particolar modo dalle svariate, penose disavventure, cui l'Amundsen andò ingenuamente incontro negli anni della guerra mondiale, quando, deciso di risolvere i maggiori problemi della deriva nei mari artici, nonostante i disinganni sofferti per le due precedenti spedizioni, si cacciò a capofitto in una terza, facendo costruire e varare *a sue spese* (1917), nel porto di Hardanger, una nuova forte baleniera, battezzata col dolce nome della Regina di Norvegia, *Maud*, non essendo più il *Fram* in condizioni da affrontare un altro viaggio.



Spiegarono allora al vento la bandiera norvegese....

(pag. 67).

Armata, quindi, convenientemente la sua piccola nave; trovati presto i compagni che l'avrebbero aiutato nella nuova eroica impresa, ecco l'*instancabile* (com'era, a ragione, chiamato dai suoi connazionali) lasciare Christiania il 23 giugno 1918 e avviarsi con la sua *Maud*, invece che verso l'Atlantico, verso l'Oceano Artico e più precisamente verso la stessa rotta seguita dal Nordenskiöld con la *Vega*, negli anni 1878-1879, cioè i Mari di Barents e di Cara e le coste settentrionali della Siberia, con la ferma speranza, quando fosse giunto a circa 100 miglia ad Est dell'Arcipelago della Nuova Siberia, di essere convogliato dalla deriva verso il Polo, nella direzione di Nord-est, ritornando in Norvegia, dopo un periplo nella banchisa, della probabile durata di cinque anni.

Ma l'uomo propone e Dio dispone, e Amundsen, giunto a Capo Celjuskín, nella Penisola di Taimir, la parte più prominente del continente asiatico, fu arrestato da un'insuperabile barriera di ghiacci e dovette decidersi a fare colà il suo primo sverno, con la solita procedura degli altri da lui già affrontati a Nord e a Sud. Unico evento non lieto di quel periodo fu la partenza dei suoi due compagni Knudsen e Tessem, decisi a recare notizie della spedizione al primo centro abitato di quel retroterra e caduti per via, presso la foce del fiume Ienissei, vittime della loro abnegazione. A differenza degli attuali rompi-ghiaccio, armati per il passaggio di quei mari dal Governo russo, la *Maud* non aveva forze sufficienti per dirompere gli *icefields* che le si erano formati dattorno, e nonostante gli sforzi del suo Comandante, l'audace e animosissimo H. U. Sverdrup, dovette attendere nientemeno che l'agosto dell'anno successivo 1919, prima di potersi liberare dalla prigionia. S'avviò allora, pur attraverso una massa sconvolta di *icebergs*,

fino all'isola di San Samuele e di là a quella di San Pietro, riuscendo a varcare lo Stretto di Laptiev, fra il continente e le isole della Nuova Siberia; ma il 19 settembre, proprio quando Amundsen sperava di poter passare, un'altra formidabile barriera di ghiacci costrinse la nave ad entrare, ben prima della zona prevista, nella banchisa.

Se quel tratto di mare fosse stato percorso dalla corrente che aveva portato i relitti della *Jannette* dall'Arcipelago della Nuova Siberia fino alle coste Sud-ovest della Groenlandia, tutto sarebbe andato evidentemente benissimo; ma, nemmeno a farlo apposta, sia per la maggiore quantità di ghiacci, sia perché la *Maud* non aveva ancora raggiunto l'inizio preciso della famosa corrente, Amundsen, con suo grande disappunto, « notò ben presto che le acque su cui navigava, anziché condurlo verso il Nord, lo portavano in direzione Sud-est, con la velocità di un nodo e mezzo all'ora ». Fu una « pillola assai amara da inghiottire », egli scrisse, perché sconvolgeva tutti i suoi piani, pur non dimostrando per nulla l'inesistenza della « corrente buona », cioè di quella che, ad opinione sua e di Nansen, si diparte da un punto imprecisato della Siberia Orientale, procede, in direzione Nord-ovest verso il Polo, e poi, « dopo avere raggiunto i paraggi della sommità boreale dell'asse del mondo, s'incurva verso Sud-ovest, per bordeggiare la costa orientale della Groenlandia e perdersi alla fine nell'Atlantico nord trascinando su tutto il suo percorso una parte dell'enorme massa di ghiacci galleggianti che ricopre il bacino artico. Il *Fram* di Nansen era entrato in questa banchisa in movimento ad Ovest delle isole della Nuova-Siberia e ne era uscito sotto il meridiano delle Svalbard. Si capisce, quindi, come Amundsen, allo scopo di attuare un'esplorazione più completa dell'Oceano

Glaciale, avesse risolto di cominciare la sua deriva ad Est delle stesse isole della Nuova-Siberia e di perseguirla fino alla Groenlandia orientale ».

Ma l'inverno era alle porte e dopo aver percorso poche miglia, fu necessario pensare ad un secondo sverno. Ma dove? In mezzo ai ghiacci sconvolti, no. E, allora, bisognava, approfittando dei canali ancora liberi in mezzo al *pack*, affrettarsi di nuovo verso la costa. Infatti, la *Maud* fu subito arditamente portata « attraverso a vere montagne di ghiaccio in movimento, con un vento costante di Nord-ovest, nella notte già incominciata e col solo aiuto della bussola e di qualche aurora boreale, all'isola di Aion, situata a 120 miglia marine ad Est del fiume Còlima ».

Tre giorni dopo il suo arrivo, l'equipaggio della *Maud* si incontrò con esseri umani, i primi ch'era dato loro di vedere dopo tanti mesi. Erano alcuni Ciukci e Magati, che avevano le loro tende nell'isola di Aion, e che partirono il 13 ottobre coi loro armenti di renne, per passare l'inverno sul continente. H. U. Sverdrup li seguì per otto mesi, per studiarne gli usi e i costumi, mentre altri due uomini della ciurma, mandati il 20 ottobre con la posta, sulla terra ferma, verso Nishni Colimsk, ritornarono l'11 novembre, dopo aver incontrato alcuni Russi nel piccolo villaggio di Sacarnia ed aver saputo da loro come Nishni Colimsk, a causa della guerra, era tagliata fuori da ogni comunicazione col mondo civile.

Al 1° dicembre 1919 Helmer Hanssen e Wisting furono incaricati dall'Amundsen di recarsi in slitta al più vicino ufficio telegrafico russo, per spedire un dispaccio, e quei due degni compagni del grande esploratore si posero tosto in strada per compiacerlo, impiegando fra andata e ritorno la bellezza di 196 giorni!

Precisamente un mese dopo (gennaio 1920), l'Amundsen inviò al fratello suo Leone un altro messaggio così concepito: « Aspetta nostro arrivo Nome, Alasca, fine luglio quest'anno », e ne affidò la trasmissione ad alcuni buoni mugicchi e ad un cacciatore di animali da pelliccia diretti ad Anadir.

E, di fatto, superato felicemente il nuovo sverno, ripresi a bordo Sverdrup e gli altri compagni, Amundsen riuscì a far giungere in Europa un altro messaggio, in cui, oltre a dare particolareggiate notizie della spedizione, pregava i suoi congiunti di inviargli a Nome, in Alasca, corrispondenza e giornali, soggiungendo che, di là, dopo breve riposo, la *Maud* avrebbe ripreso presso l'isola Wrangel l'attuazione del suo primitivo programma.

Giunta l'estate, la nave poté arrivare senz'altri incidenti al Capo Orientale e allo Stretto di Behring e ancorarsi poco dopo nel porto di Nome, dove Amundsen e i suoi compagni, rimesso in ordine il loro equipaggiamento e imbarcati nuovi viveri, l'8 agosto (1920) ripartirono verso l'isola Wrangel (al N-O. della Terra dei Ciukci), ove speravano alla fine di potersi immettere nella famigerata corrente. Ma una specie di destino avverso li perseguitava, perché nemmeno questo tentativo riuscì, e la *Maud*, giunta presso il Capo Serdtse Kamen, fu obbligata, causa il congelamento della banchisa, ad affrontare un terzo sverno sulla costa siberiana. Uragani « terribili, dal settembre al novembre di quell'anno, misero in serio pericolo la nave, che perdette l'elica, e ciò mentre il Capo della spedizione con alcuni compagni esplorava la cimosà e le terre retrostanti ».

Sebbene questi ripetuti scacchi, che si traducevano in continui ritardi e, di riflesso, in maggiori spese, gli recassero *grande noia*, Amundsen rimase irremovibile nella sua

decisione, e nell'estate seguente (1921), condotta la *Maud* nel porto di Seattle, sulla costa alascana del Nord-America, onde farla riparare dalle grandi avarie subite in mezzo ai ghiacci, rientrò in Europa, si mise a contatto col Governo norvegese e coi principali esponenti delle Società Geografiche e Scientifiche, e raccolti nuovi fondi, tornò, nella primavera del 1922, presso i suoi compagni, con un nuovo programma, però, e non solo, ma con un aeroplano, costruito tutto in metallo, e un provetto pilota, il tenente Omdal, che doveva poi perire il giorno di Natale di cinque anni dopo (1927), durante una transvolata oceanica.

In quei mesi in cui era stato ad Oslo, Amundsen, lusingato dai continui progressi dell'aviazione, tornando ad una sua prima idea del 1914, rivolse di nuovo le sue speranze, non già, come la prima volta, ad un biplano Farman, ma ad un aeroplano Junker, accarezzando subito, con felice intuizione, l'ardita possibilità di attraversare la calotta polare con un volo di 15 o 20 ore.

Eccolo, quindi, cambiare completamente il piano delle sue ricerche: esso, insieme al pilota, avrebbe tentato di raggiungere per le vie dell'aria le Svalbard, partendo da Punta Barrow, a Nord dell'Alasca, e la *Maud*, condotta dal capitano Wisting, uno dei suoi valorosi compagni nella spedizione al Polo Sud, avrebbe ritentato il cammino della deriva, permettendo ad H. U. Sverdrup di continuare nel laboratorio di bordo le sue preziose osservazioni oceanografiche, servendosi, per conto suo, di un aeroplano Curtiss da ricognizione, guidato da Odd Dahl. Ed è certo che, volendo ad ogni costo riuscire, questo progetto, fra i tanti cui si poteva pensare, era il più logico, sebbene anche il più audace di ogni altro.

Prima che Amundsen, già esperto di tutti gli altri mezzi di penetrazione dell'uomo nelle zone polari (navi, slitte tirate da cani, marcia a piedi con slitte e cajachi, e quelli da lui a ragione criticati, ma usati dallo Shackleton e dallo Scott, delle slitte-automobili e dei cavallini di Manciuria), rivolgesse il suo pensiero ad un mezzo aereo, lo aveva prescelto fin dal 1897, col suo disgraziatissimo pallone *Örnen* (Aquila), il povero ingegnere Andrée, insieme ai due suoi collaboratori Fraenkel e Strindberg (1). Nel 1921, nulla si sapeva ancora della loro fine; ma i loro cadaveri, con la relazione della tragica odissea, furono rinvenuti, come è noto, nel 1930, in una rada dell'Isola Bianca. Lo stesso mezzo aereo era stato poi invano adoperato nel 1900 dall'americano Wellman, per tentare la traversata della calotta polare.

Altri avevano poi pensato agli aeroplani, ma nessuno aveva osato servirsene, iniziando quel tipo di viaggi aerei su i due poli, in cui dovevano rendersi famosi, in questi ultimi tempi, dopo Amundsen, Byrd, Bennett, Wilkins, Ellsworth, Nobile, Rijser-Larsen, ed altri ancora. A vero dire, Amundsen, nell'introduzione del suo libro *Il mio volo polare fino all'88° di Lat. Nord*, afferma di avere accarezzato l'idea del mezzo aereo, come s'è detto, fin dal 1909, quando stava per imbarcarsi sul *Fram*, ed aggiunge che « nel 1914 ebbe finalmente i mezzi per procurarsi il primo aeroplano per esplorazioni artiche. Questo non poteva certamente essere ancora adoperato come un mezzo di trasporto indipendente, in quelle infinite regioni dove sembra che tutto sia contrario all'uomo; ma avrebbe po-

(1) Vedi in questa collezione: E. FABIETTI: «*Il folle volo*». *L'odissea polare di Andrée*.

tuto rendere grandissimi servizi in collegamento con la nave-base. Avevo, perciò, intenzione — prosegue — di caricare l'aeroplano a bordo del *Fram*, che allora era pronto ad intraprendere il viaggio verso il Nord, e di usarlo in quel miglior modo che fosse stato possibile. Infatti, quali e quante regioni non si sarebbero potute abbracciare con lo sguardo durante il viaggio nel mare polare, se soltanto di quando in quando l'apparecchio avesse potuto innalzarsi un paio di migliaia di metri? Con la mia esperienza dei mari glaciali, ero sicuro che si sarebbero sempre potute trovare distese piane, d'onde innalzarsi e dove atterrare. Ma il tempo e una più tarda esperienza mi insegnarono che soltanto un aviatore può pronunziarsi sulle condizioni necessarie per atterrare sui ghiacci polari, e non un marinaio uso ai mari glaciali: quello che quest'ultimo intende per superficie liscia, può all'altro non servire affatto ».

In ogni modo, ciò che si deve ricordare è che il primo aeroplano di Amundsen « fu un biplano Farman, montato su sci, che a mala pena avrebbe potuto servire a qualche cosa, come dimostrò l'esperienza degli anni successivi. Intanto, venne la grande guerra ed arrestò questa parte del programma ». Ma, anche questa volta, — avverte Amundsen — come molte altre nella mia vita, conobbi a prova che un apparente ostacolo eccita la nostra energia. La tecnica del volo faceva, d'altra parte, in questo periodo enormi passi in avanti: il bambino cresceva ed imparava a camminare da solo.

« Nel 1921, il *record* mondiale del più lungo volo, di circa 27 ore, fu raggiunto in America da un apparecchio Junker. Era questo un monoplano tutto costruito in duraluminio, e quindi maggiormente adatto a servire nelle re-

gioni polari.... Mi trovavo allora — ricorda Amundsen — a Seattle, dove la *Maud* veniva equipaggiata per un nuovo viaggio verso il Polo. Non appena ebbi la notizia del *raid*, subito la mia risoluzione fu presa: io dovevo avere una tale macchina a qualunque prezzo. Con questo apparecchio, *l'impossibile*, d'un tratto, sarebbe divenuto *possibile*. Mi pareva che finalmente una porta si fosse aperta sull'ignoto. Ma la mia speranza fu delusa, e la porta doveva rimaner chiusa ancora per molto tempo. La macchina fu provvista, il tenente Omdal fu scelto a pilotarla. Per imparare a conoscere il motore, dovevamo, nel maggio 1921, volare dalla fabbrica a New York, attraverso l'America, fino a Seattle. Ma il motore mancò quando eravamo sopra la città di Marion, in Pennsylvania, e fummo costretti ad un poco gradevole atterraggio in quei campi petroliferi. Il velivolo fu completamente rovinato. Un nuovo apparecchio, preparato in tutta fretta e mandato per ferrovia, arrivò giusto in tempo per essere caricato a bordo della *Maud*. Nello stesso tempo, la nota fabbrica americana di aeroplani Curtiss mise a nostra disposizione un piccolo velivolo da ricognizione. Perciò, nel 1922, la *Maud* partì completamente equipaggiata, non solo per un viaggio attraverso il ghiaccio, ma anche per una esplorazione dall'alto. L'apparecchio Curtiss avrebbe dovuto essere usato per ricognizione e seguire continuamente la nave, dalla qual cosa io mi ripromettevo notevolissimi risultati. Così, mentre la nostra baleniera penetrava tra i ghiacci, esplorando il mare, il ghiaccio e l'aria, Omdal, Lund ed io sbarcammo a Wainwright, sulla costa nord dell'Alasca, donde avremmo dovuto tentar di penetrare il più addentro possibile nella sconosciuta regione che si trova a Nord di questa costa. Ma tutti i nostri piani fallirono. A causa dell'estate e del-

l'autunno molto burrascosi, non potemmo muoverci, come avevamo desiderato, e dovemmo costruirci un ricovero e svernare.

« Nel maggio dell'anno successivo 1923 eravamo pronti a iniziare i nostri voli; ma già fin dal primo volo di prova, atterrando, spezzammo tutta la parte inferiore dello Junker, che rimase talmente danneggiato, da escludere ogni speranza di riparazione. Non potemmo in tal modo raccogliere nessun dato sperimentale ».

Intanto che Amundsen svernava coi compagni Omdal e Lund a Wainwright, la *Maud*, ch'era partita il 30 giugno 1922 da Nome per il Mare di Behring e li aveva sbarcati a Hope Point, nell'Alasca settentrionale, aveva proseguito, il 29 luglio, agli ordini del Capitano Wisting, verso la sperata deriva, riuscendo finalmente a ritrovarla. Provvista questa volta di un ottimo apparecchio radio, poteva tenersi in comunicazione col mondo civile, inviando ogni tanto qualche messaggio sia alla Stazione delle Svalbard, sia a quella norvegese di Stavanger, per far conoscere le curiose peregrinazioni cui era costretta.

Si seppe così che la *Maud*, « dopo aver abbandonato il litorale americano, era giunta, 11 giorni più tardi, in vista dell'isola Herald, e che il 22 agosto, all'incrocio del 72° 20' di latitudine col 175° 25' di longitudine ovest, era riuscita ad ammararsi alla banchisa sospinta dalla famosa corrente. In questa regione, però, le acque sembrano animate da moti a vortice, e si spiega, per conseguenza, come, invece d'essere trainati verso Nord-ovest, secondo l'intenzione degli esploratori, il naviglio e il campo di ghiaccio in cui esso si trovava fossero risospinti a Sud, fino al 72° di latitudine. Dopo questa nuova delusione, la deriva si manifestò nella direzione desiderata, e il 14 di-

cembre 1922 il capitano Wisting ebbe la compiacenza di arrivare al $73^{\circ} 4'$ di latitudine, su 173° di longitudine est. In quattro mesi, per semplice effetto della spinta delle acque, la nave aveva percorso 450 chilometri. Era una velocità quasi insensibile di 4 Km. scarsi al giorno, ma lo spostamento s'era verificato, e bastava ».

Durante l'inverno 1922-23 la traslazione della *Maud* e della banchisa, in cui essa era chiusa, non si arrestò affatto, ma continuò, poiché un radiotelegramma spedito il 16 marzo 1923 fece conoscere che la nave si trovava a $74^{\circ} 2'$ di latitudine e a $170^{\circ} 20'$ di longitudine est, la qual cosa dimostrava che, nella stagione invernale, la deriva era stata ancora più lenta che non in autunno. Di fatto, dal 17 dicembre 1922 al 16 marzo 1923, essa non oltrepassò i 183 chilometri in direzione di Nord-ovest, 54° Ovest, cioè appena 2 Km. al giorno. E secondo un dispaccio del 5 dicembre (1923) essa continuò fino al 6 settembre a procedere verso il Nord-ovest, ma sempre assai lentamente, giungendo a quella data alle coordinate di $76^{\circ} 16'$ e 163° est, ma non riuscendo a sorpassarle causa un vento di nord-ovest, che sospinse la banchisa a Sud e condusse il naviglio a 185 chilometri di distanza dal punto ch'esso aveva toccato il 6 settembre.

Alla fine dell'anno 1923, in una parola, la *Maud*, dopo aver retrocesso fino al $75^{\circ} 10'$ di latitudine su $159^{\circ} 30'$ di longitudine est, lungi dal riprendere la sua marcia verso settentrione, veniva trascinata ad Ovest e precisamente a 8 Km. circa a Nord e 21 a ponente del luogo toccato 14 giorni prima. Come si può arguire, la deriva, in quel tratto di mare e in quell'anno, aveva una direzione da Sud-est a Nord-ovest, cioè dallo Stretto di Behring all'Isola Wrangel e da questa al braccio di mare che divide

l'Arcipelago De Long da quello della Nuova Siberia, il che è confermato dal fatto che al 1° febbraio 1924 la *Maud* era giunta a 75° 15' di lat. su 156° 45' di long. est, vale a dire 2 Km. circa più a Sud e ben 56 più ad Ovest della località ov'era giunta il 17 dicembre precedente. Nei mesi successivi, dopo tutto questo va e vieni pieno di desolata monotonia, la piccola, eroica nave riprese, come Dio volle, la sua marcia in avanti, e il 9 agosto poté liberarsi dalla stretta dei ghiacci a 75° 25' di lat. nord e 143° di long. est, procedendo con discreta rapidità al di là delle Isole della Nuova Siberia e infilando poi lo stretto di Laptev, fra la costa siberiana e l'isola di Liakhov. Il viaggio prometteva di riescir migliore, quando un radiogramma di Amundsen annunciò a Wisting che i fondi stavano per esaurirsi e che era indispensabile tornare al più presto in America. Wisting s'accinse allora ad obbedire, facendo rotta verso la Siberia orientale, ma il 29 agosto si trovò di nuovo bloccato all'Isola dei Quattro Pilastri, ove fece — *record dei records* — il sesto sverno in mezzo ai ghiacci, non riprendendo la sua libertà di movimenti che al 13 luglio dell'anno dopo!

Di fatto, la *Maud* non poté giungere a Nome, nell'Alasca, che il 22 agosto del 1925, permettendo al suo meraviglioso equipaggio di tornare, finalmente, alle sue case, e al dott. Sverdrup di render conto, in un preciso e dotto libro, di tutte le ricerche e gli studi fatti. Le lunghe peregrinazioni della *Maud* avevano permesso, invero, secondo ebbe a rilevare, tra altri, quell'insigne maestro di scienze polari che era Charles Rabot, come fossero esatte le conclusioni di Nansen sulla circolazione delle correnti nell'Oceano Artico e come esse siano in costante connessione con l'afflusso più o meno copioso d'acque di

quei rami del Gulf-Stream, che si spingono fino all'Atlantico settentrionale, e di riflesso con la minore o maggior massa di ghiacci presenti a Nord dei tre continenti più settentrionali. Le accurate indagini di Sverdrup e dei suoi collaboratori (tra cui — si ricordi — il buon dott. Malmgren, poi compagno di Nobile sull'*Italia* e perito nel generoso tentativo di recar soccorso ai compagni), poterono poi precisare, con una grande serie di dati, molte notizie sul rilievo delle terre e delle isole siberiane, sulle isòbate, maree, correnti, temperature, composizione chimica di tutte le acque percorse, e scoprire infine, con cervi volanti e palloni sonda, un curioso fenomeno d'inversione di temperatura delle masse atmosferiche al di sopra di quella parte dell'Oceano Artico.

Come ciò non bastasse, la spedizione poté raccogliere molti dati di magnetismo e di elettricità atmosferica e riportare in patria una ricca silloge di animali, di piante e di osservazioni etnografiche sulle tribù siberiane, con cui venne a contatto. Il che è molto, certo; ma, secondo soggiunse giustamente il Rabot, non è tutto, perché i sei sverni della *Maud* furono in modo particolare « una vittoria dello spirito e della volontà », poiché quegli otto uomini che la guidavano *mai* si perdettero di coraggio, *mai* si dissero stanchi, *mai* cessarono di obbedire al piano che s'erano proposti. E sì che la deriva giocò loro i tiri più atroci, conducendo la loro piccola casa imprigionata su e giù, avanti e indietro, al passo più lento, fra le tenebre delle lunghe notti polari o tra le fitte nebbie estive, con implacabile ritmo e con eguali, monotone vicende, offrendo loro soltanto la possibilità di indagare e di studiare i misteri della sua immane compagine, per il progresso della scienza e a vantaggio degli altri uomini. La vita a

oordo di quel guscio poteva divenire ossessionante: le tenebre duravano mesi; le nebbie erano spesse come muraglie; gli uragani, talvolta, improvvisi e violenti; le stesse giornate serene con una luce pallida, triste, ineloquente...: ma ognuno di quegli uomini ha il suo còmpito segnato, e le ore, nella ferrea e bene accetta disciplina, passano relativamente rapide, cosicchè il sigaro e il bicchiere di grog dei dì festivi — unico sigaro e unico grog della settimana! — sembrano un premio, e le serate trascorse nel quadrato giocando o leggendo recano conforto e svago; e dopo il sonno ciascuno riprende il suo posto con animo lieto e forze pronte. E guai se non fosse stato così, perchè in quei sette anni di peregrinazioni fra il *pack* non mancarono i casi e i momenti drammatici, avendo la *Maud* corso più volte il pericolo d'essere schiacciata fra gli *icebergs* o inabissata nei crepacci sconvolti dalle tempeste; ma, con l'aiuto di Dio, essa poté sfuggir sempre a questi e ad altri pericoli e ritornare incolume nei mari della patria, con un bilancio più che mai soddisfacente di esempi morali e poi — come si disse — di risultati scientifici. Risultati di oceanografia e di meteorologia, di scienze biologiche ed etnografiche, ed anche — per quanto modesti — di navigazione aerea.

Questo, perchè al principio delle loro peregrinazioni (estate del 1922), il piccolo apparecchio Curtiss-Oriole, un biposto provvisto di un motore da 180 HP., poté, nel mese di giugno, innalzarsi per due volte nell'aria, con Odd Dahl come pilota e lo stesso capitano Wisting come osservatore. Furono due voli brevi, ma abbastanza istruttivi, ed altri se ne sarebbero tentati, se la macchina, in un forzato atterraggio, il 22 giugno, non si fosse fracassata (si ruppe il carrello e una delle ali), senza danno

delle persone. In ogni modo, scrisse Amundsen, quei voli « non furono inutili, poiché — oltre ad essere stati i primi osati sopra il vero e proprio ghiaccio polare — potemmo udire, dai due ardimentosi che li compirono, quali grandi difficoltà offra questo genere di aviazione. Essi ci dissero, di fatto, che è assolutamente impossibile constatare dall'alto lo stato del ghiaccio, poiché quello che di lassù sembra compatto non lo è, e viceversa: il che fu confermato nel modo più assoluto da tutte le esperienze successive ».

I primi risultati, egli soggiunge, « non furono, quindi, brillanti, e per conto mio ritornai a Seattle, da Wainwright, con le mani vuote e un aeroplano avariato, che nessuno voleva. Tuttavia, non abbandonai l'idea e continuai a lavorare per potermi procurare un nuovo rifornimento e col proposito fermo di attraversare in volo la calotta artica, non più, però, dall'Alasca alle Svalbard, ma viceversa ».

Appena conosciuti questi propositi, il Servizio Aeronautico della Marina degli Stati Uniti pose a disposizione di Amundsen uno dei suoi migliori piloti, il tenente di Vascello Ralph Davison; e il Governo italiano, desiderando di partecipare in qualche modo all'eroica impresa, offriva al Comandante norvegese l'opera del famoso asso di guerra Antonio Locatelli di Bergamo. Con l'aiuto degli aviatori Oskar Omdal e Rijser-Larsen, suoi connazionali, Amundsen iniziava uno scambio d'idee, da un lato con l'Aeroclub Norvegese e dall'altro con la Società Anonima Italiana di Costruzioni Meccaniche installata a Pisa, per poter ottenere due idro del tipo *Dornier-Wal*, opportunamente attrezzati.

Il che voleva dire, secondo l'esperienza fino allora fatta,

che ogni apparecchio doveva avere due motori Rolls-Royce, da 380 HP.; essere munito di un carrello retrattile, che permettesse la sua partenza sul ghiaccio, e di un'elica riversibile, che gli avrebbe concesso d'arrestarsi « al suo primo contatto con la superficie d'atterraggio ». Su ogni macchina doveva poi essere installata una piccola stazione portatile T. S. F., per poter comunicare in volo con le località abitate più vicine. Amundsen, che in ogni impresa amava completare in tempo tutti i preparativi, volle, inoltre, stendere un particolareggiato programma del trasporto dei due apparecchi da Pisa alle Svalbard, e ancora meglio, di tutti i lavori e le spese necessarie per recarsi, con una nave appositamente noleggiata, dalla Norvegia in Italia e dall'Italia al punto più settentrionale possibile della calotta artica, donde gli aerei avrebbero potuto spiccare il volo verso il Polo e l'Alasca.

Ma, per quanto nei suoi calcoli — anche dopo un viaggio e un sopralluogo a Pisa — tanto esso quanto i suoi collaboratori cercassero di eliminare tutte le spese superflue, pure la somma da provvedere era, per i suoi mezzi, grave e proibitiva. Rinunciare all'impresa, d'altra parte, egli non voleva, e quasi tutto il 1924 non fece che far la spola fra la capitale del suo paese e quelle della Francia, dell'Inghilterra, degli Stati Uniti, ecc., onde raccogliere denaro con conferenze, con vendite dei suoi libri, e perfino col tentativo, invero originale, di lanciare « un francobollo del Polo », che sarebbe stato venduto in Europa e in America per le corrispondenze da affidarsi al grande, prossimo tragitto.

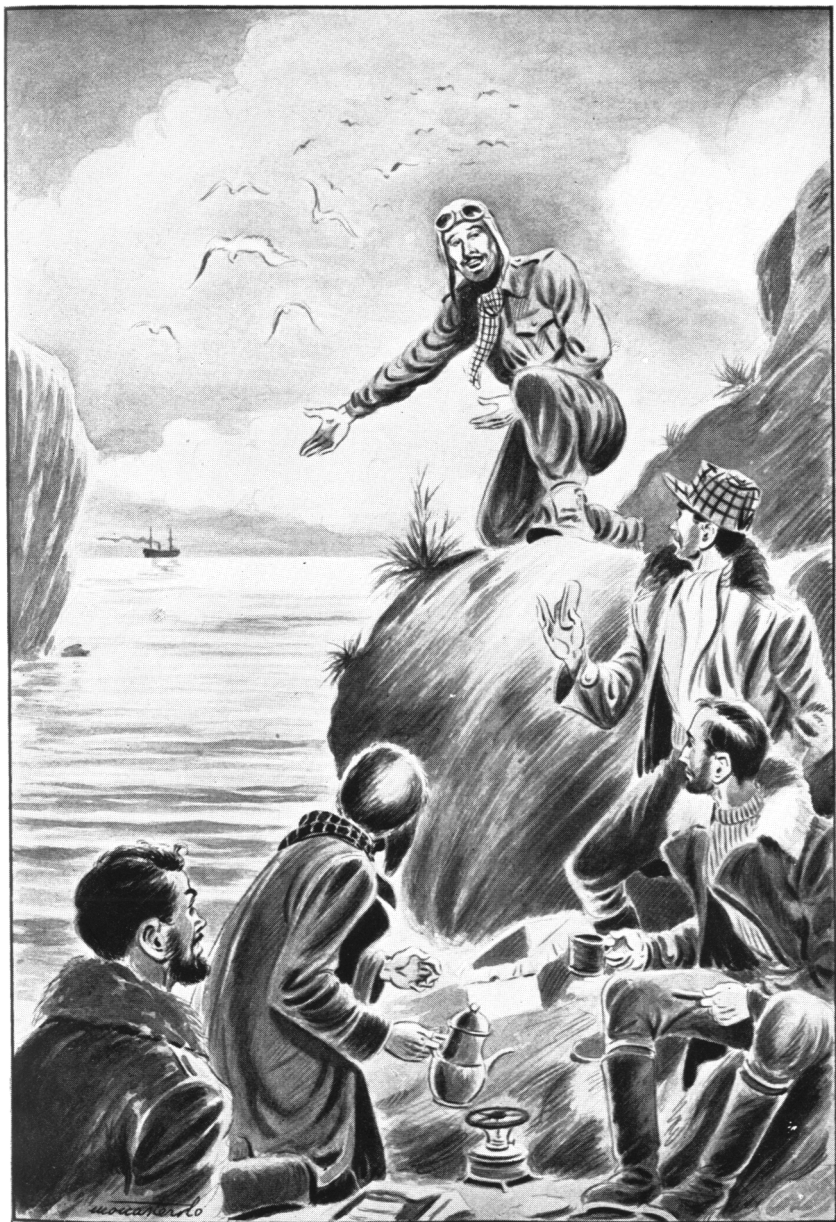
Tutte queste fonti di guadagno sarebbero state, però, insufficienti, se in uno dei suoi viaggi negli Stati Uniti, e precisamente in quello del settembre 1924, Amundsen,

che era sceso in un modesto albergo di Nuova York, non fosse stato chiamato un certo giorno al telefono e non avesse udito una voce ignota chiedergli: « *Are you Captain Amundsen?* - *Yes I am.* - *Well* — continuò la voce — *I am Lincoln Ellsworth* »: cioè, « Siete voi il Capitano Amundsen? - Sì. - Bene, io sono Lincoln, ecc. ».

Così, prosegue il Nostro, « feci la conoscenza dell'uomo al quale più tardi tanto avrei dovuto, pur non scordando le innumerevoli benemeritenze dei dirigenti dell'Aeroclub Norvegese, signori Rolph Thommessen, dottor Raestad e maggiore Sverre ».

Grazie al dono di 85.000 dollari, ricevuti per l'attuazione del suo piano da James W. Ellsworth, padre di Lincoln, agli aiuti dell'Aeroclub e all'opera diretta e insuperabile del tenente di vascello Hjalmar Rijser-Larsen, l'impresa poté essere senz'altro iniziata e in breve tradotta in realtà.





« Ecco un pirosefo! »

(pag. 101).

IN VOLO VERSO IL POLO NORD CON DUE « DORNIER-WAL »

Non desperar mai!

PERCHÉ NON TENTARE LA TRAVERSATA AEREA DELLA CALOTTA ARTICA? — AMUNDSEN DECIDE L'ACQUISTO DI DUE DORNIER-WAL E LI FA PORTARE ALLE SYALBARD. — I DUE IDRO INIZIANO IL VOLO. — FORZATO AMMARAGGIO ALL'88° DI LATITUDINE NORD. — VENTiquattro GIORNI IN PANNA SUI GHIACCIONI DELLA BANCHISA. — TITANICI SFORZI PER USCIRNE. — IL DORNIER 25 RIESCE A RIPRENDERE IL VOLO, SALVANDO LA SPEDIZIONE. — IL PIÙ AMBITO DEI PREMI.

Nonostante gli aiuti morali e materiali ricordati, il lavoro preparatorio per attuare il progettato volo polare coi due *Dornier* non era né breve, né trascurabile. Bisognava, di fatto, organizzare per il loro « slancio » una vera spedizione, provvista di tutti i mezzi necessari, e bisognava, quindi, noleggiare una nave che avesse imbarcato — dopo le necessarie prove fatte in Italia — i due apparecchi e li avesse portati, coi membri della spedizione e i loro equipaggi, più a Nord che fosse possibile nell'Arcipelago delle Svalbard.

Chi s'incaricò di tutto questo, mentre Amundsen stava studiando in Oslo il programma scientifico della breve, ma audace esplorazione, da cui la scienza tanto s'attendeva, fu il Rijser-Larsen, aiutato dai suoi colleghi aviatori tenenti Leif Dietrichson e Oskar Omdal, uomini d'eccezione, calmi e coraggiosissimi. Con « gente siffatta, ebbe a dire Amundsen, non c'era nulla da temere e si poteva star sicuri che tutto quanto umanamente si poteva fare per stabilire se fra il mare a Nord delle Svalbard e il Polo vi fosse stata terra, o no, sarebbe stato fatto ».

Il 9 aprile 1925 tutti i preparativi erano terminati, e la mattina alle 5 si partì. La spedizione aveva due navi; la maggiore, quella, cioè, su cui erano caricate le casse con gli apparecchi, si chiamava *Hobby*, e la minore, concessa ad Amundsen dalla R. Marina norvegese e destinata al trasporto della gente, si chiamava *Fram*. Le persone che partirono col Comandante, escluso il personale di bordo, erano circa una ventina, tra cui Lincoln Ellsworth, i tenenti Rijser-Larsen, Dietrichson, Omdal e i meccanici, il direttore delle Officine di Pisa Schulte-Frohlinde, due giornalisti, tre meteorologi e l'aviatore di riserva luogotenente Hörger.

La stagione era ancora poco avanzata e le acque da percorrere, specialmente per un piccolo *yacht* da gite come il *Fram*, non erano affatto sicure. In ogni modo, tutto andò bene, e se pur dopo poche ore di marcia, compiute di conserva, le due navi, causa la nebbia e i lastroni di ghiaccio incontrati, furono costrette a procedere ciascuna per suo conto, non ritrovandosi che alla Baia del Re (*Kings Bay*) nella Terra del Re Haakon VII, a Nord-ovest della vecchia grande isola di Spitzbergen, la loro marcia fu abbastanza regolare, grazie a un continuo, rassicu-

rante scambio di messaggi con le stazioni radio più vicine.

Grazie alla bravura di chi lo conduceva, il *Fram* poté raggiungere il giorno 11 l'Isola dell'Orso e ancorarsi nella Baia del Re, davanti le Case della Società Carbonifera di Quade Hook, alle ore 2 del pomeriggio. Accolti con grande cortesia dai dirigenti, alle 8 di sera del giorno dopo tutto era all'ordine, e si poté pensare ai lavori necessari per lo sbarco e la messa a posto dei due idro. Fortunatamente la cimosà di ghiaccio che contornava la Baia era più che resistente, e le casse calate con le gru dalla coperta dell'*Hobby* poterono essere « slittate » subito a terra, in modo che tutto il lavoro fu di molto agevolato. Il direttore della Fabbrica di Pisa e i suoi due meccanici, il tenente Omdal e il meccanico Green della Rolls-Royce, « furono quelli che lavorarono, perciò, di maggior lena », e noi « avemmo la compiacenza, ricorda Amundsen, di veder crescere gli apparecchi di giorno in giorno, via via che i loro pezzi venivano avvitati al loro posto ».

Di lavoro, però, ce n'era per tutti, perché i meteorologi e il radiotelegrafista Devold non facevano che tenersi in continua relazione con le stazioni circumpolari, mentre il giornalista Ramm, il fotografo Berge e il sarto Boenne, già compagno di Amundsen sul *Fram* e sulla *Maud*, non stavano mai inoperosi, occupandosi dei compiti a loro più propri o ingegnosamente surrogando, con la loro destrezza, gli artieri mancanti.

Finito l'approntamento dei *Dornier*, caricato a bordo di essi tutto ciò che poteva occorrere, date ai Comandanti delle due navi le istruzioni su ciò che dovevano fare in caso d'un mancato ritorno della spedizione, non restava che.... partire.

Ed ecco, allora, stabilirsi di pieno accordo che, dopo alcuni voli di prova, quando lo stato del cielo avesse permesso il decollo, sarebbero saliti, nel n. 24, Ellsworth, Dietrichson e Omdal, e nel 25, Amundsen, Rijser-Larsen e Feucht. L'ansia cresceva d'ora in ora, e ogni mattino tutti guardavano, appena alzati, il cielo, chiedendosi se fosse giunto il giorno buono. Ne passa uno, ne passano due, ne passano tre e quattro; ma, finalmente, giunge il 21 maggio, con una luminosa mattina piena di belle promesse. Davvero dev'essere il giorno decisivo! Di fatto, si preparano gli ultimi carichi; la famiglia del direttore delle miniere fa portare a bordo sei thermos, con cioccolato caldo, e due pacchi col pranzo; i meccanici danno un'ultima ripassata ai motori, e alle 5 del pomeriggio i due grandi aquilotti, con un rombo assordante, si slanciano in corsa, percorrono con foga il campo ghiacciato prospiciente, e alla fine, con uno sbalzo quasi insensibile, si staccano da terra e iniziano il loro volo.

A Capo Mitra sono già a 400 metri d'altezza, e poco dopo eccoli passare tutti e due lungo la costa nord delle Svalbard e sopra la baia della Maddalena e South Gate e l'isola Moss e la Danese. Amundsen tutte le riconosce e gli pare di vedersi ancora a bordo della *Gjøa*, come nel 1901, quando vi aveva navigato per la prima volta in mezzo. Dopo un'ora, sono sull'isola Amsterdam, e il Comandante, ammirato, ricorda d'aver inviato in quel momento un entusiastico grazie, non solo a chi sedeva al volante, ma « a tutti coloro che avevano abbracciato la sua ardita idea ». Quel grazie andava poi a cinque compagni, che arrischiavano lieti la loro vita per un ideale scientifico, ed era in sé e per sé tutto gioia, liberando in quel momento *per sempre* l'animo suo da quel profondo senso

di disprezzo, che aveva provato più volte per i suoi avversari nell'anno precedente. Ora, comunque andasse l'impresa, la sua serietà non poteva più essere discussa, e ciò riconciliava la sua singolare, strana, ma generosa natura, con tutta l'umanità.

Intanto, i velivoli procedevano con la maggior regolarità, sebbene, per ben 200 Km. di percorso, poco si potesse scorgere al di sotto, causa un fitto e lungo banco di nebbia, che solo a tratti si squarciava. Il mare, quando lo poterono veder bene, era tutto disseminato di piccoli ghiacci galleggianti, e solo all'82° circa quei ghiacci si serravano in una superficie irregolare, a monticoli, spaccati qua e là da canali (*raak*), riempiti di detriti poltigliosi, e con qualche laghetto aperto qua e là. Alle 10 di sera il sole era visibilissimo e lasciava veder tutto all'intorno un panorama eguale e monotono, senza traccia di alcun essere vivente, uccelli marini od orsi. Alle 1,15 del 22 Feucht disse che metà della benzina del serbatoio era consumata e bisognava ad ogni costo atterrare. Va bene: ma dove? Il terreno (per così dire) di sotto non offriva campi adatti possibili, essendo tutto costituito da una superficie irregolare di lastroni mal connessi, più o meno ampi, orlati da muriccioli tutti punte e spigoli (*skrugar*), sui quali, guai ad urtare. Non di meno, c'era poco da scegliere. Il pilota, dopo aver declinato e fatto alquanti giri all'intorno, prese la sua decisione: mirò il tratto prescelto e guidò con disperata abilità l'apparecchio fra tutti quegli ostacoli, ammarando a 87° 44', in un canale d'acqua e neve fresca, fra due lastroni di ghiaccio vecchio e una coorte di seracchi crestosi. Pel momento, il *Dornier* era salvo; le sue ali e i suoi timoni, che avevano evitato il pericolo per pochi centimetri, erano in-

tatti; i tre animosi che lo montavano non avevano nulla sofferto, ma, se il ghiaccio si fosse rinchiuso, addio idro e addio vita: essi non sarebbero più usciti vivi da quell'inferno bianco! Bisognava, dunque, accingersi a spostare l'apparecchio e, se fosse stato possibile, a trainarlo sopra uno spiazzo di ghiaccio più solido, lontano dai canali, che mutano continuamente forma.

I tre uomini cercarono, innanzi tutto, di scorgere se fosse atterrato poco lontano di lì anche l'altro apparecchio, per aver notizie dei loro compagni e stabilire poi dove si trovassero con un'osservazione di sestante.

Quanto al 24, avevano udito, sì, un rumore simile ad uno schianto, ma era difficile, per non dire impossibile, fra i tanti rumori della banchisa, affermare che fosse stato prodotto dall'atterraggio di quel velivolo.

Certo era che, dal luogo ove essi si trovavano, non si scorgeva nulla di nulla, e le ragioni d'ansia erano, quindi, maggiori. Disposti alla meglio i loro fornelli e i loro sacchi a letto negli scompartimenti di prora e di poppa del loro *Dornier*, i tre compagni si misero disperatamente al lavoro per abbattere lo *skrugar* più minaccioso e per predisporre i lastroni di ghiaccio in modo che avessero potuto servire da rampa su cui far slittare il loro « bestione ». Il lavoro non era facile; con gli scarsi strumenti che avevano a disposizione era anzi faticosissimo; ma il pensiero del pericolo che li minacciava accresceva mirabilmente le loro forze, e il 23, cioè appena 24 ore dopo la loro discesa, il campo era ripulito e l'invasatura per inquadrarvi l'idroplano già ben avviata.

Intanto, con loro sommo conforto, in quella stessa mattina del 23 poterono scoprire col cannocchiale l'altro aereo e iniziare qualche segnale di bandiera col suo equipaggio,

che — grazie a Dio — era anch'esso qualche chilometro più in là (a 87° 57') sano ed incolume. A raggiungerlo subito non si poteva pensare, per lo stato più che insidioso del ghiaccio, e così tutto il 23, il 24 e il 25 passarono in continuo lavoro e a razioni ridotte, senza che i due equipaggi potessero riunirsi. Questo perché, nell'incertezza degli eventi, bisognava far bastare il più a lungo possibile i pochi viveri disponibili, tanto che il previsto chilo al giorno di provviste per ciascuno, fra gallette, biscotti, pemnicanò, conserve, cioccolato, ecc., venne razionato in pacchetti da 300 grammi quotidiani. E fu provvido consiglio. Altrettanto provvido fu quello di limitare il consumo del carburante — usato nei primi giorni nelle stufette e nei fornelli « Primus » — per non incidere le riserve di benzina, ch'erano insostituibili. Il 26, procedendo con somma cautela sui costoni più resistenti, i tre uomini del 24 riuscirono a raggiungere quelli del 25, allo scopo di aiutarli nella parte più ardua dell'impresa: quella di rimettere l'unico apparecchio salvo (il Dornier 24, ammarando, s'era mezzo fracassato) in condizioni di riprendere il volo.

Da quel momento, tutti e sei i compagni del fortunoso ardimento presero posto a bordo del 25, ancorato sopra il ghiaccio in deriva, in un mare di cui un loro sondaggio acustico aveva misurato 3760 metri di profondità, e condivisero sacrifici e fatiche con la maggior serenità del mondo. Caratteri forti, temperamenti allenati ad ogni sforzo, continuarono perciò nei giorni seguenti a lavorare a perdifiato, e un po' alla volta, usando i più strani accorgimenti, dandosi il cambio nei lavori più faticosi, con temperature oscillanti fra i 6° e i 15° sotto zero, riuscirono, un giorno dopo l'altro, a sollevare l'apparecchio

sopra uno zatterone di solido ghiaccio (*flak*) e a disporlo davanti a un'adatta pista ben lisciata e battuta.

Rijser-Larsen si mostrò un vero maestro di ponti, Dietrichson, Feucht, Omdal gareggiarono in acrobatici sforzi fra gli aleroni dell'idro e i muretti di ghiaccio dell'invasatura, mentre Ellsworth e Amundsen pareva che non avessero fatto altro in vita loro che spingere e sollevare pesi. I viveri, intanto, diminuivano, ma, avendo potuto salvar quelli del *Dornier* fracassato, del quale, per fortuna, erano rimasti incolumi anche i serbatoi con la benzina residua, le possibilità di salvezza erano ancora discrete, e si spiega come quei sei uomini — anche fatta astrazione dal loro coraggio — abbiano potuto conservarsi abbastanza sereni e in forze per tutti i 24 giorni che durò quella prigionia.

La prima prova della partenza, fatta al 1° giugno, non riuscì, perché il ghiaccio non sopportò il peso dell'idro e i suoi pattini agirono come il vomere d'un aratro; e la seconda, tentata nei dì seguenti, ebbe lo stesso esito negativo, in quanto la deriva aveva scompigliato tutti i lastroni vicini, e fu un vero miracolo che la pesante macchina non affondasse.

Il 4 giugno fu predisposta una nuova pista, ma, nemmeno a farlo apposta, sopravvenne una grande nevicata, accompagnata da forti raffiche di vento, e i muriccioli di ghiaccio minacciarono di rinchiudersi sopra gli infelici aviatori, i quali, non ostante il loro coraggio cominciarono a sospettare che la « Sfinge Bianca » volesse « inghiottirli ».

Sursum corda! Ancora più in alto, dissero allora quei forti, e rifece, dopo poche ore, ormezzi e invasatura, pista e sostegni. Il mattino del 10 giugno si doveva li-

sciare per la ventesima volta il « corridoio », ma le palate si facevano di una in altra più lente, causa la stanchezza dei dì precedenti e la diminuzione delle razioni da 300 a 250 grammi al giorno, per uomo. Rijser-Larsen, ch'era alla testa della squadra, ebbe un'idea. « Camerati, disse, perché, invece di spalar la neve, non la pesteremmo coi piedi? Il freddo, poi, la congelerà ». Orbene, « proviamo », risposero gli altri; e in cinque ore o poco più, il lavoro era fatto. Ma esso a nulla avrebbe servito, se il termometro non fosse sceso di parecchi gradi e il « terreno » non fosse divenuto così più compatto.

Il 14 sera, dopo un breve consiglio sul da farsi, Amundsen e i suoi compagni decisero di mettere in un battello di tela tutto quello che non fosse loro strettamente necessario: collocarono sul velivolo « benzina ed olio per otto ore, un battello di tela, due fucili da caccia, 200 cartucce, sei sacchi letto, una tenda, i fornelli e le provvigioni per sei settimane, gettando via tutto il resto, per un peso totale di circa 300 chilogrammi ». Il *Dornier* era così alleggerito o, meglio, compensato del maggior carico degli altri tre uomini che doveva portare.

Il 15 mattina, con una temperatura di 3° e un leggero vento di Sud-est, si fece un nuovo, disperato tentativo di decollo, e con Rijser-Larsen al volante e i cinque suoi compagni stipati alla meglio nelle cabine, l'idro fu messo al punto, scivolò, assunse 2000 giri di motore al minuto e — dopo alcuni attimi di ansia angosciata del suo equipaggio — partì.

Ebbe così « inizio, — scrisse Amundsen — quel volo, che in tutti i tempi sarà ricordato fra i più meravigliosi dell'aviazione: 850 Km. di percorso, con la morte sempre

vicina ». O arrivare ad una buona mèta, o perire: non c'era una soluzione intermedia!

Data la folta nebbia, il pilota dovette tener l'apparecchio ad appena 50 metri sopra il mare; ma, dopo due ore di volo, temendo l'incontro di qualche ostacolo, il Larsen salì ad un migliaio di metri, trovando un magnifico sole. Da lì a poco scomparvero anche le nubi sottostanti, e si rivide, non già la banchisa, ma il mare chiaz-zato di fiocchi bianchi e di ghiaccio minuto.

Ma dove si era ormai? Ad un certo momento comparve al di sotto la cima d'un monte, certo lo Svalbard, e poco dopo, intorno ad esso, sette isole, e oltre le isole una macchia oscura, il mare aperto, piuttosto mosso. Non c'era altro da fare che calarsi giù, senza alcun indugio, e il pilota, scelto il luogo adatto (l'Hinlopenstredet), ammarò con fortunata perizia. Erano le sette di sera, e solo alle 8, dopo aver legato l'idro ad una sporgenza di ghiaccio, i sei viaggiatori, arrampicandosi di sasso in sasso, poterono salire a terra.

Il « vento era cessato — notò Amundsen; — il sole dardeggiava sulle pietre che coprivano la spiaggia; qua e là si vedevano ciuffi d'erba fresca, e l'acqua scorreva giù cantando dai fianchi del monte. Le dolci note di qualche uccelletto completavano l'incanto di quella bella sera, e facevano innalzare al Cielo i nostri pensieri. Non avevamo bisogno di una chiesa per pregare Iddio Onnipotente e mandargli il nostro caldo ringraziamento: quel luogo, con la sua meravigliosa natura, era il più propizio per farlo ».

Subito dopo, mentre Dietrichson prendeva l'altezza del sole, gli altri suoi compagni prepararono, con una gioia mai conosciuta, il « pranzo della liberazione » a base di pemmicano, cioccolato e biscotti, e certo avrebbero finito

di mangiare se da lì a pochi minuti Rijser-Larsen non si fosse messo a gridare: «Ecco un piroscapo!». Di fatto, verso Ovest, girando il promontorio del Capo Nord, Terra di Nord-est, ov'essi allora si trovavano, si vide sbucare una piccola baleniera, che continuava, però, il suo cammino senza accorgersi, per la distanza, dei segnali e dei richiami del gruppo. «Che cosa facciamo?» dissero allora tutti. «Eh, una cosa assai semplice, rispose Larsen, rimontiamo sull'apparecchio e raggiungiamo la nave». E così fu fatto; e dopo appena una mezz'ora, si trovarono vicini alla baleniera, che li prese subito a bordo. Essa era la *Sjöliv* di Balsfjord, comandata dal Capitano Nil Wollan, che fu felice di ospitarli e di condurli, rimorchiando il loro idro ormai quasi senza benzina, a Kings Bay.

Infinite furono le cortesie usate ai sei «miracolati» dall'equipaggio di quella nave, che, con mare alquanto agitato, passò il 17 davanti Porto Virgo, da cui nel 1897 era partito pel suo viaggio senza ritorno Salomone Augusto Andrée, e pervenne poi alle 11 di sera a Capo Mitra e alla Kings Bay, ove, con grande esultanza di tutti, fu scoperta la *Hobby*, la nave che aveva portato pochi mesi prima fin là i loro due apparecchi, e fu vista inoltre, presso di essa, la *Heimdal*, con vicini due aeroplani Hansa-Brandenburg pronti pel volo. Evidentemente non erano stati dimenticati e si stavano per iniziare le più ardite ricerche per salvarli.

Mai, scrissero concordi Amundsen e i suoi compagni, «potremo dimenticare le accoglienze di cui fummo fatti segno. I nostri amici di laggiù non volevano credere ai loro occhi: ci toccavano, dicendo in coro — ma, Dio mio, siete proprio voi?». Sì, «eravamo noi, veri morti resuscitati, perché morti ci avevano creduti; e noi stessi,

ripensando alla nostra avventura, affermò il Larsen, dubitavamo in certi momenti di esserne usciti salvi ».

Così, dopo due, tre ore d'interrogazioni e di racconti, tornammo alla fine nel nostro alloggio di un mese prima, che ci parve ancora più familiare e festoso. Il mattino seguente il cielo era tutto sereno e i ghiacciai scintillavano come fossero stati d'argento. I pendii erbosi intorno alle officine del Signor Knutsen rosseggiavano di fiorellini leggiadri e la vita riappariva « come vestita a festa ».

Il 23 la *Hobby* li lasciò per ritornare alla sua base; il 25, il *Selmer*, uno dei piroscafi della Carbonifera, prese a bordo l'apparecchio n. 25 e i due Hansa della R. Marina e poté ospitare anche i membri della spedizione, sia quelli del volo che i rimasti a terra. Alle 11 di sera furono molati gli ormeggi al canto dell'inno nazionale, e in breve anche Kings Bay fu un dolce, inoblìabile ricordo, ma un ricordo. Il 29, giunsero a Tromsø; nel pomeriggio del 4 luglio entrarono nell'Oslofjord, e infine alle 11 di sera di quello stesso giorno presero di nuovo terra ad Horten, recandosi il giorno dopo alla capitale, dove salutarono il popolo plaudente, volando per una buona mezz'ora sopra il porto e la città col *Dornier 25*.

Chi « potrà mai descrivere — annotò in una sua pagina Amundsen — ciò che provammo in quei momenti? Chi la vista che ci si parò dinanzi, quando alla fine calammo sull'acqua e fummo circondati da migliaia d'imbarcazioni? E l'accoglienza sul ponte? E il corteo attraverso le strade? E il ricevimento al Palazzo Reale? E sopra tutto, sfavillante di luci, il pranzo offertoci dalle loro Maestà al Castello? Fu un complesso di fatti e di sentimenti che ci premiò d'ogni sofferenza passata, facendoci ricordare con gioia il successo della singolare impresa ».

VI.

COL « NORGE » DA ROMA A TELLER

Italia, Italia, pioniera eterna!

LA FORZA DI UN PROPOSITO. — BISOGNA RITENTARE CON UN ALTRO MEZZO. — PRIMI CONTATTI CON L'INGEGNERE U. NOBILE E ACQUISTO DEL N. 1. — BATTESIMO DELL'AERONAVE E SUA PARTENZA IN VOLO DA ROMA. — FELICE ARRIVO DEL « NORGE » ALLA KINGSBAY. — IL VOLO AUGURALE DI BYRD. — DECOLLO DEL DIRIGIBILE E SUA FELICE EPICA TRAVERSATA DELLA CALOTTA ARTICA DALLE SVALBARD ALL'ALASCA. — I GRAVI PERICOLI CORSI DURANTE IL VOLO E I SUOI RISULTATI SCIENTIFICI.

Il 5 luglio 1925 Roald Amundsen era rientrato coi suoi cinque compagni in Oslo, volando sopra la folla plaudente col mirabile *Dornier*, sul quale s'era spinto ed era rimasto in panna all'87° 54' per quasi un mese; e soli 10 (dico dieci) giorni dopo, cioè il 15 luglio, inviava un dispaccio all'ingegnere Comandante delle Regie Officine Aeronautiche di Ciampino, l'allora colonnello Umberto Nobile, chiedendogli un appuntamento in Roma « per una conferenza importante e segreta ».

Questo dispaccio era seguito due giorni dopo da un

altro, in cui si pregava il Nobile di recarsi egli stesso ad Oslo, non potendo Amundsen, per sopravvenute circostanze, muoversi allora dalla sua patria.

E il Nobile, che già aveva nel campo delle costruzioni dei dirigibili una fama europea, dopo aver chiesto ed ottenuto il permesso di recarsi in Norvegia, onde conferire col grande esploratore, addì 25 luglio era già in Oslo e poteva avere un primo colloquio con Amundsen e l'amico di lui tenente Larsen, apprendendo lo scopo della chiamata.

Questo — chi mi legge l'avrà già intuito — era di combinare l'acquisto di un dirigibile semirigido, tipo Crocco, pari a quelli già costruiti dal Nobile ed sperimentati con ottimo esito nel cielo d'Italia, per tentare con esso una trasvolata polare, avendo Amundsen, — fisso nella sua idea di completare tutte le esplorazioni fatte con un *raid* al Polo artico, — abbandonato il mezzo dell'aeroplano, dimostratosi così aleatorio, e rivolte invece le sue speranze al mezzo del dirigibile, ch'egli ed altri pensavano essere, anche nella zona delle calotte polari, un veicolo di sicura condotta.

I fatti, come troppo spesso avviene, non confermarono affatto tali previsioni, ma, pel momento, l'entusiasmo colorì di rosa ogni speranza, e tanto i Norvegesi, quanto gli Italiani si lasciarono trasportare sulle ali del sogno, prevedendo il più strepitoso dei successi all'impresa, non solo, si badi, sportiva, ma, ciò che è molto diverso, scientifica.

Fu così che un mese dopo (27 agosto) Amundsen si recò a Roma col Larsen per definire di persona col nostro Governo le trattative d'acquisto del dirigibile N. 1, già pronto da qualche mese, e al quale, dopo i necessari adattamenti già stabiliti in linea di massima nel primo in-

contro con Nobile in Oslo, si sarebbe dato il nome di *Norge*. Tutta « l'organizzazione finanziaria, ricordò il Nobile, era stata assunta dall'Aeroclub di Norvegia, e Lincoln Ellsworth, l'americano compagno di Amundsen nel volo precedente, aveva promesso la sua partecipazione alla nuova impresa con un contributo di 100.000 dollari ».

Gli accordi furono presto conclusi e « Mussolini, quale Capo del Governo e Ministro dell'Aeronautica, firmava la convenzione stipulata coll'Aeroclub Norvegese, mercé la quale veniva regolata la cessione del dirigibile, le modifiche da apportarvi, i materiali da inviare alle basi e la partecipazione degli Italiani all'equipaggio ».

Stabilitosi che l'aereo doveva partire da Roma in volo e attraverso la Francia, l'Inghilterra, la Norvegia, la Svezia, raggiungere Gatschina nella Russia e puntare di là verso le Svalbard, per la via di Vadsö, nella Scandinavia settentrionale, si dovette pensare alla costruzione di adatti piloni d'appoggio nelle stazioni di rifornimento e specialmente a Pulham, a Oslo, e a Vadsö.

Si trovò, inoltre, indispensabile di erigere una rimessa alla Kingsbay, ove ricoverare il dirigibile nei giorni precedenti al grande volo, il che pure fu subito fatto.

Il colonnello Nobile, designato di comune accordo Comandante dell'aeronave, avrebbe dovuto occuparsi intanto dell'esecuzione di tutte le modifiche imposte al suo apparecchio dall'ambiente polare; mentre l'Aeroclub Norvegese avrebbe dovuto predisporre, da parte sua, tutto il fabbisogno per l'equipaggiamento e i viveri di bordo. Il decollo era, fin da principio, stabilito per l'aprile dell'anno dopo (1926) e il lavoro era per tutti grandissimo.

Amundsen, non appena l'Aeroclub ebbe approvato l'accordo italo-norvegese del 1° settembre per la spedizione,

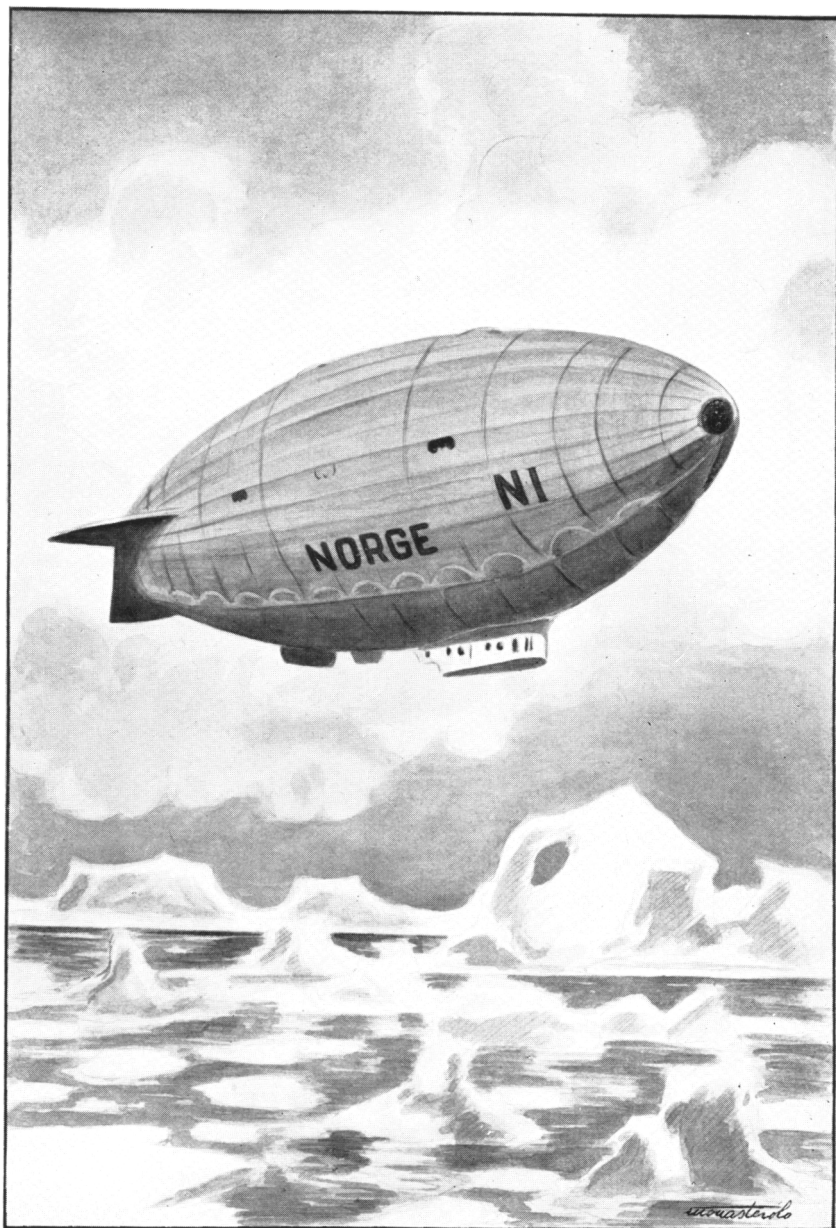
partiva alla volta degli Stati Uniti, « per farvi un lungo giro di conferenze, allo scopo di raccogliere fondi per le spese della trasvolata », e allo stesso fine Rijser-Larsen si recava in Francia, Germania, Svizzera.

Per evitare eventuali polemiche di carattere nazionalista, dopo uno scambio di reciproche vedute, avvenuto in Roma fra i rappresentanti autorizzati delle parti, fu deciso :

1) di battezzare la Spedizione : *Amundsen, Ellsworth, Nobile, transpolar Flight*, e ciò perché Amundsen l'aveva ideata, l'Ellsworth notevolmente finanziata e Nobile resa possibile con la sua aeronave e con l'autorevole decisivo appoggio del Governo italiano;

2) di formare l'equipaggio del *Norge* con un'equa partecipazione di elementi norvegesi ed italiani, lasciando ad Amundsen la direzione scientifica della spedizione, al Nobile il comando della aeronave, all'Ellsworth l'incarico di osservatore, e affidando poi, come segue, gli altri posti disponibili (in tutto 16) : H. Rijser Larsen, primo ufficiale di rotta; Natale Cecioni, capotecnico motorista; Birger Gottwaldt, capitano di vascello, radiotelegrafista; Storm Iohnsen, assistente radiotelegrafista; Emilio Hörgen, luogotenente di vascello, secondo ufficiale di rotta e timoniere; Oscar Wisting, capitano di lungo corso, timoniere di quota; Finn Malmgren, dottore in Fisica, meteorologo; Ettore Arduino, sottocapo motorista; Renato Alessandrini, timoniere ed attrezzatore; Attilio Caratti, Vincenzo Pomella, e luogotenente Omdal, meccanici motoristi; Federik Ramm, giornalista.

Ai primi di ottobre, in Roma, fu iniziato, quindi, in pieno il lavoro di adattamento del dirigibile, e sia il Nobile, che tutto lo diresse, come il personale dello Stabili-



« Intanto il Norge procede....

(pag. 117).

mento di Costruzioni, che vi fu preposto, attesero ad esso con grande amore ed energia, risolvendo in un tempo relativamente breve un'infinità di problemi, che sorgevano via via tanto nel campo teorico, quanto in quello sperimentale. Le particolari condizioni in cui si sarebbe svolto il volo, la necessità di dare alla nave un'autonomia ben maggiore di quella per la quale era stata costruita e la convenienza di dotarla di tutti quei mezzi che più fossero occorsi per una lenta marcia, in un ambiente a continui sbalzi igrometrici e termici, imponevano radicali riforme nella disposizione delle cabine e nella qualità dei congegni di manovra. Per evitare o, meglio, per ridurre al minimo i pericoli della formazione di ghiaccio sull'involucro, si studiarono in laboratorio, e poi sul corpo stesso dell'apparecchio, i tipi preferibili di vernici e di cuffie e si procedette, poi, ad una accurata, paziente rassegna di tutte le difficoltà — visibili a Roma — nelle quali il dirigibile si sarebbe potuto trovare.

Tutto questo complesso di compiti occupò il Nobile e i suoi collaboratori per ben sette mesi, cioè tutto il tempo loro concesso dalle condizioni del contratto.

Il Nobile, per definire di persona alcune questioni nel frattempo insorte, dovette recarsi una seconda volta ad Oslo, nel gennaio di quell'anno, e passar, quindi, per la via di Stoccolma-Helsingfors, a Leningrado e a Mosca, riuscendo ad ottenere, sia da una parte che dall'altra, ciò che in fondo più gli occorreva. Il 27 febbraio l'*N.* 1, modificato, poteva dirsi pronto, e in quel giorno, di fatto, esso cominciò i suoi voli di prova, che continuò a cinque riprese, fino al 3 aprile, spingendosi felicemente una volta fino a Napoli e un'altra fino a Capri.

Ottimo si mostrò pure il tipo di pilone d'ormeggio,

eretto, per saggio, nel campo stesso di Ciampino, cosicché, quando il 25 marzo il *Norge* fu visitato dal Re, tutto era in ordine e prometteva il migliore dei successi. Mussolini, da parte sua, volle conoscere il dottor Thommessen, presidente dell'Aeroclub Norvegese, e quando Nobile glielo condusse a Palazzo Chigi, desiderò essere minutamente informato di tutto il piano della spedizione e ne previde il felice esito. Anzi, il 5 aprile (il dì seguente l'attentato della Gibson), recandosi ancora bendato all'aeroporto per visitare il dirigibile, si congedò dal Nobile — secondo questi racconta nel suo libro sul volo — con queste precise parole: « *Riuscirà; tutto andrà bene. Ne ho la certezza. Voi andrete e tornerete vittorioso* ».

E così fu, malgrado gli ostacoli incontrati e i pericoli corsi in certi momenti dal *Norge*, pericoli ch'esso tuttavia superò per la bravura di chi lo conduceva e l'indiscutibile perfezione dei suoi meccanismi. Non è qui il caso di rifare in esteso la cronaca del grande volo, e basterà al nostro fine ricordare come il dirigibile partì da Roma sabato 10 aprile 1926, con a bordo ben 21 persone, di cui quattro (gli ufficiali avieri Scott e Mercier, il professore F. Eredia e il signor Huggins) sbarcarono in Inghilterra; uno, il giornalista Quattrini, scese a Lenigrado, cedendo il posto al collega Tomaselli del « Corriere della Sera », che proseguì poi fino alle Svalbard, dove smontarono con lui anche un giovane nipote di Roald Amundsen, signor Gustavo Amundsen, un timoniere di riserva, il signor Lippi e un riparatore d'involucri, il signor Bellocchi.

La bella aeronave, dunque — mollati gli ormeggi di Roma — fece un giro sul campo, e salutata dal popolo e dalle campane, s'avviò sicura verso il Tirreno, inviando

per radio un breve messaggio al Re e uno a Mussolini, imbarcato quel giorno alla volta di Tripoli.

Alle 14,5 era a Capo Corso e procedeva senz'altro verso la Francia, raggiungendo, a notte fatta, Rochefort, e al mattino, all'alba, senza interrompere mai la navigazione, Angers e di là la Manica e quindi Londra e il campo aviatorio di Pulham, dove si attraccò all'ormeggio, dopo aver percorso, con vento per lo più contrario, 2200 chilometri in 32 ore.

La sosta in quell'aeroporto inglese fu di appena due giorni, poiché, rifatto il carico dell'olio e della benzina, il *Norge* poté ripartire la sera del 13 per Kristiansand, sulla costa meridionale norvegese e portarsi di là ad Oslo.

Attraversato felicemente il Mare del Nord e gli stretti danesi ad una velocità media di 100 Km. all'ora, alle 10,40 del 14 esso era ad Horten, alle 11 a Dröbak e alle 11,30 sopra la capitale della Norvegia, festosamente accolto da quella popolazione e dal personale del campo d'ormeggio. La sosta colà fu però più breve ancora di quella di Londra, poiché, date le previsioni dell'Ufficio Meteorologico, Nobile, dopo essersi incontrato coi dirigenti dell'Aeroclub e aver appreso che il capo della spedizione Roald Amundsen e l'amico suo Lincoln Ellsworth s'erano già imbarcati da qualche giorno per le Svalbard, sulla nave carboniera *Knut Skaaluren*, colà diretta, volendo predisporre di persona i preparativi più urgenti per la trasvolata, decise di partire quella sera stessa per Gatschina.

E lasciò di fatto Oslo alle 1,8 del 15 aprile, nel cuor della notte, dirigendo prima verso Fredrikstad e puntando poi ad Est, in direzione di Stoccolma. La nebbia quella mattina era, però, assai fitta e non fu facile mantenere la rotta più breve, cosicché il *Norge* percorse ben 900 chi-

lometri senza sapere esattamente per dove passasse. Tanto il Larsen quanto il Nobile non poterono di fatto orientarsi che presso Walga, stazione della ferrovia Riga-Reval, al confine fra l'Estonia e la Lituania. Da Walga fu loro agevole, per conseguenza, volgere la rotta verso la cittadina aerea russa, e il Nobile, forzando la marcia a più di 100 Km. l'ora, ebbe la compiacenza di giungere in giornata, come aveva promesso, a Gatschina, lontana da Oslo ben 1230 Km.

Non è qui il caso di dire con quante feste fu accolto colà l'ardito dirigibile e quali furono le accoglienze delle autorità e della popolazione ai membri dell'equipaggio. Ci basti ricordare che, non essendo ancora pronti i piloni d'ormeggio di Vadsö e della Kingsbay, il *Norge* dovette rimanere in Russia ben 20 giorni, occupati dal Nobile in conferenze e colloqui scientifici con ingegneri, esploratori e aviatori russi, i quali — fatto degno di nota — non gli nascosero le loro fondate preoccupazioni per quello ch'essi consideravano il maggiore pericolo del viaggio: il pericolo — dissero — dell'appesantimento dell'aeronave, causa le repentine formazioni di ghiaccio sopra l'involucro, *assai frequenti* nelle regioni polari. Eguale ansia espressero per iscritto al Comandante vari privati, tra cui un certo oscuro signor Teodoro Gorokhoff, la cui opinione collimava perfettamente col dubbio rispettosamente espresso dal prof. Rynin, dell'Istituto delle Comunicazioni Aeree di Leningrado.

L'allora colonnello Nobile, secondo affermò egli stesso nella relazione del suo primo viaggio, non dette alla cosa eccessiva importanza, e quando tutto fu pronto — sebbene Amundsen l'avesse pregato di rimandare il volo ai primi di giugno — insistette sull'opportunità di non ri-

cardarlo, e il 5 maggio mattina lasciò l'aeroporto, passando poco dopo per Leningrado e sul Ladoga, tutto ghiacciato. Rivolta la prora verso il Nord, l'aereo poté seguire per un lungo tratto i nastri scuri della ferrovia di Murmansk, punteggiati da villaggi sempre più radi, ma illuminati in compenso dalla luce quasi continua del sole, che in quella prima tappa verso il Mar Glaciale tramontò alle 22, per ricomparire verso le 2 e mezzo del mattino. Ciò nonostante, il freddo cominciava a farsi sentire con una temperatura esterna di meno 10° e una interna di 6°, e fu un piacere per tutti arrivare alle 5,30 del 6 a Vadsö, ove il *Norge* non si trattenne che fino alle tre del pomeriggio.

Ormai, percorsi i 1400 Km. che dividono Gatschina da Vadsö, non ne mancavano, per giungere alla Kingsbay, che 1300, e l'aeronave li coprì in ore 15,40', solcando diagonalmente il Mare di Barents fino all'Isola degli Orsi, e di là fino all'Arcipelago delle Svalbard, che fu raggiunto, doppiando Vogel Hoek, la mattina seguente, venerdì 7 maggio, onde scendere senza ulteriori manovre nell'aviorimessa della Kingsbay.

Sul campo della baia, già avvertiti per radio del cammino del dirigibile, stavano ad attenderlo Amundsen, Ellsworth, il Maggiore Vallini e il Capitano Preceruti del Genio Aeronautico Italiano, il fratello del Comandante prof. Amedeo Nobile e gli operai italiani e norvegesi della base, oltre all'equipaggio della nave *Heimdal*, che li aveva portati fin là. Qualche « minuto dopo, la nave era nell'aviorimessa, pavesata a festa coi colori d'Italia, Norvegia ed America. La discesa a terra del *Norge* avvenne mentre i marinai dell'*Heimdal* intonavano l'inno nazionale norvegese. Il momento fu indimenticabile!

Il volo attraverso l'Europa era finito. La spedizione era giunta alle porte del Polo! ».

Alla Kingsbay — desiderosi, com'erano tutti, di iniziare subito l'impresa — l'aeronave non si fermò che quattro giorni, occupati nella ripassatura dei motori, pulitura generale delle cabine e dell'involucro, controllo rigoroso dei congegni di manovra, lavori cui attesero, con pari slancio e diligenza, Italiani e Norvegesi.

Nella Baia del Re (Kingsbay), abitata soltanto in via ordinaria dal personale delle Miniere di Carbone e da quello esiguo di una stazione meteorologica circumpolare, la Stazione di Green Harbour, appariva in quei giorni singolarmente animata dalla presenza di tutte quelle persone colà convenute per il grande avvenimento: ventitré Italiani, una quarantina di Norvegesi e — numero fuori programma — una balda schiera di Americani, recatisi colà con la nave *Chantier*, appositamente noleggiata dal Comandante Richard Byrd, per il volo in aereo, ch'egli si proponeva di fare fino al Polo, col suo fido pilota Floyd Bennet. Volo ch'egli senz'altro felicemente attuò in poco più di quindici ore, fra la notte dell'8 e il pomeriggio del 9 maggio.

Tale magnifico *raid* destò, come si può pensare, in tutta la colonia di Kingsbay, il maggiore entusiasmo, lasciando in tutti un vero senso d'ammirazione per la « semplicità » e lo « stile » con cui fu eseguito. Si spiega così come né Amundsen, che mirava ad una trasvolata completa della calotta artica; né il Nobile, che s'aspettava da essa maggiori risultati di quelli ch'era logico attendersi, potessero esserne gelosi e festeggiassero nel modo più cordiale il ritorno dei due audaci aviatori. Bisogna poi notare che Byrd, « giovane simpatico e svelto, tutto

amabilità e correttezza », compì prima del *Norge* quell'arditissimo viaggio di andata e ritorno al Polo, che fu il primo per le vie dell'aria giunto fin là, non tanto per conquistare un primato, quanto per avere la sicurezza che, « in caso di forzato atterraggio, vi sarebbe stato qualcuno che si sarebbe recato subito al soccorso ». Su questo, scrissero concordi Amundsen e Nobile, data l'indole di quell'arditissimo, « non c'era alcun dubbio », e con pari sentimenti il bravo Americano si profferse subito dopo, regalando alla spedizione la sua piccola bussola solare, di recarsi alla loro ricerca, nel caso che non avessero dato più notizie.

Accelerati tutti i lavori necessari — cambio di un motore e del timone di manovra; sostituzione dei quattro serbatoi d'acqua, dimostratisi superflui, con quattro serbatoi di benzina; riparazione della chiglia; soppressione di tutti gli accessori inutili; ripassatura e prova generale di tutto il macchinario — il Comandante del dirigibile poté annunciare, dopo soli quattro giorni, al Comandante della spedizione, che tutto era pronto e ad un suo cenno si sarebbe potuto partire. Amundsen, d'accordo con Ellsworth, decise il decollo per il giorno dopo, cioè il mattino dell'11 maggio.

Il *Norge*, in quell'ultima e più notevole fase del suo epico volo, aveva a bordo, oltre a tutto il carico di combustibile e di lubrificanti necessari, sedici persone, cioè i tre patroni della *Transpolar flight*, oltre a un equipaggio formato da cinque Italiani (Alessandrini, Arduino, Caratti, Cecioni, Pomella) e otto fra Norvegesi, Svedesi e Danesi (Gottwaldt, Hörger, Johnsen, Larsen, Malmgren, Omdal, Ramm e Wisting). Si aggiunga, inoltre, il peso degli strumenti scientifici, che, pur non essendo eccessivo,

era anch'esso da calcolarsi. Ma nulla fu nei computi dimenticato, e certo si dovette a ciò — oltre che alla perizia degli ufficiali di rotta — se la bella aeronave del Nobile poté attraversare, senza alcun grave ostacolo e in sole 47 ore, tutta la calotta polare artica, giungendo incolume a Teller nell'Alasca, lontana in linea d'aria dalla Baia del Re 3400 chilometri, ma, in realtà, con le deviazioni intercorse, 3556.

Il tragitto, compiuto ad una velocità oraria media di 76 Km., non svelò nessuna nuova terra, mostrandosi tutta la zona percorsa nella monotona uniformità di un mare a banchisa, senz'ombra di terre. Ciò non toglie che tutti i sedici uomini ch'erano a bordo non abbiano avuto il loro arduo lavoro da compiere: il Nobile per la direzione e la manovra, a turno col Larsen; Amundsen per le osservazioni d'avanscoperta e i rilievi sulla natura del paesaggio; Ellsworth come suo primo coadiutore nella lettura delle bussole e delle carte; Hörger e Wisting alternati per le manovre ai timoni; Gottwaldt e Johnsen per i lavori radiotelegrafici; Malmgren per le osservazioni meteorologiche; Ramm come giornalista, e gli altri come motoristi e attrezzatori.

A questo punto, è bene, anzi, aggiungere in proposito una pagina d'impressioni dello stesso Amundsen. Si « è preteso, egli scrisse, che durante questo volo l'equipaggio fosse diviso in due campi nemici, pronti a venire alle mani. Pure favole! Per battere è necessario avere spazio a disposizione; ora, noi ne mancavamo completamente. Ben lungi dall'aver assunto un carattere aggressivo durante il viaggio, i rapporti fra i diversi membri della spedizione sono stati, al contrario, improntati alla maggiore cordialità e alla più completa armonia.

A bordo del *Norge* io non ho mai udito una parola scor-tese, né ho sorpreso alcuno sguardo ostile. D'altronde, se fra noi avesse regnato la discordia, la spedizione non avrebbe potuto essere condotta a buon fine. I dieci uomini riuniti nella cabina del pilota erano, poi, troppo occupati per avere il tempo di litigare. All'estremità anteriore di essa, seduto sul suo cuscino riempito d'aria, Hørgen è assorbito dalla manovra del volante di direzione, che non può abbandonare un sol minuto. Vicino a lui, Wisting regge il timone di profondità. Dietro a loro Amundsen, appoggiato sopra un cilindro d'alluminio, osserva la banchisa da un finestrino, mentre Nobile, sempre sorridente, sorveglia con grande attenzione i movimenti del dirigibile.

« Nel secondo scompartimento della navicella, la “ camera delle carte ”, regnano una pace non meno profonda e un'attività non meno intensa. Ad ogni istante Rijser-Larsen prende o un'altezza solare, o una misura di velocità, o di deriva; e, ad osservazione terminata, si sprofonda nei calcoli e ne trascrive in seguito i risultati sul libro di bordo e sulla carta. Il nostro comandante in seconda non ha mai un minuto di riposo; non ha nemmeno il tempo di bere, né di mangiare e men che mai di dormire. Ellsworth è il suo devoto collaboratore per la lettura dei cronometri.

« Malmgren è ugualmente occupatissimo e non fa che osservare i suoi strumenti; quando non legge i barometri o i termometri, lavora a tracciare i diagrammi del tempo, in base ai dati meteorologici che gli sono trasmessi dalla T. S. F., essendo di un'importanza eccezionale conoscere i movimenti dell'atmosfera e il tempo probabile che ci aspetta più avanti. Vicino a lui, Ramm stilla i suoi telegrammi alla stampa, mentre in un altro angolo

della cabina Gottwaldt e Storm Johnsen, coperti la testa dalle loro cuffie acustiche, ricevono e spediscono messaggi. Non parliamo poi dei motoristi, che son la gente più disciplinata e simpatica ch'io abbia mai conosciuto.

« Sotto di noi — continua Amundsen — il pack offre lo stesso spettacolo che avevo intravisto dal *Dornier* nel 1925: una serie infinita di rughe e di creste, provocate dall'urto dei ghiacci sospinti dal vento e dalle correnti; dovunque e sempre un terreno irregolare, pieno di punte e d'insidie, fessurato da una rete inestricabile di crepacci. Questi spacchi raggiungono di rado le dimensioni di uno stretto canale, ma, in tal caso, sono di solito tortuosi e ricoperti da "ghiaccio giovane". Su tutta l'enorme distanza che separa le Svalbard dalla costa settentrionale dell'Alasca noi non scorgemmo né un solo spazio piano, sufficientemente esteso perché un aeroplano vi possa scendere con sicurezza, né uno spiazzo d'acqua abbastanza grande per permettere ad un idro d'ammarrarvi. Dall'altezza alla quale noi navigavamo, qualche campo di ghiaccio sembrava unito, cosicché più volte sentimmo dire dai camerati: — Guardate quale magnifico campo d'atterraggio! —

« Ahimè, le loro riflessioni facevano sorridere noialtri, veterani di quell'esperienza aviatoria, che l'anno precedente ci aveva fatto lottare per ben 24 giorni sopra uno di quei "magnifici" campi. I novizi in materia polare si lasciavano facilmente ingannare dalle apparenze della banchisa. Malgrado il brillante successo di Byrd, non è il caso di consigliare a nessuno d'avventurarsi in aeroplano al di sopra di essa, finché i motori non saranno talmente perfetti, che ogni possibilità d'arresto, e perciò di discesa forzata, non sia esclusa.

« Intanto, il *Norge* procede, e tutti noi siamo relativamente tranquilli; anzi, in certi momenti, più che essere nella navicella di una aeronave sulla calotta polare, abbiamo l'impressione di trovarci nello scompartimento di un espresso qualunque. Il fatto è prodigioso, e tanto più lo diventa, quando ad ogni momento possiamo comunicare le nostre notizie al mondo in ascolto e ottenere le sue col miracolo della radio ».

Fin qui la pagina di Amundsen, cui noi non abbiamo nulla da aggiungere.

Riprendendo l'illustrazione del viaggio, diremo che la rotta doveva seguire presso a poco il 10° meridiano di longitudine est da Greenwich, fino al Polo, e il 160° ovest dal Polo a Punta Barrow; ma deviò alquanto da essa, causa il vento e la nebbia, e non fece poi capo, per le difficoltà del volo e dell'orientamento, alla metà prevista, bensì a quella di Teller. Il tragitto iniziatosi alle ore 8,50' di Greenwich il giorno 11 maggio, finì alle 7,30' del 13, tempo Alasca, lasciando in tutti un'indimenticabile impressione di grandiosità, come lasciano, senza possibilità di confronti, tutti i grandi aspetti della natura.

La piccola aeronave, partita in volo da Roma e giunta con una marcia di migliaia e migliaia di chilometri al di là dell'Oceano e della calotta artica, ancora in parte inesplorata, fino alle coste dell'America settentrionale, passando in volo sopra l'asse del mondo, aveva trasportato in poche ore sedici esseri umani sopra le acque e i ghiacci infiniti di una zona enormemente vasta, permettendo loro di fare tutte le osservazioni scientifiche possibili, quali quelle di carattere geografico e meteorologico generale, oltre a qualche altra, già sapientemente predisposta, sull'elettricità atmosferica e sul magnetismo.

Non basta; perché, mentre quel volo concedeva ad Amundsen, suo primo ideatore, questa compiacenza, dava al Nobile quell'altra, non meno entusiasticamente accarezzata, di recare al Polo la bandiera d'Italia. E non fu compiacenza da poco, perché, indubbiamente, anche tra i più esperti di viaggi polari, non pochi erano gli scettici sull'efficienza definitiva del *Norge*, e — in generale — sulla possibilità che un dirigibile ad ampia superficie evitasse i gravi e più che probabili pericoli dell'appesantimento. E siccome tali dubbi avevano, si voglia o no, una base molto seria, vuol dire che il famoso volo fu favorito, oltre a tutto e in buona misura, dalla dea Fortuna, amica dei forti.

Nelle prime ore dopo la partenza da Kingsbay la navigazione fu regolare e quieta, e l'aeronave passò alle 10,35 sopra l'isola Amsterdam alla velocità di 70 Km., lasciandosi alle spalle, con un cielo del tutto sereno, la Terra di Haakon VII. Raggiunto il *pack*, il panorama si presentò uniforme ed uguale per migliaia di chilometri, solo interrotto, nel primo tratto, da qualche orso e da qualche volpe polare e inciso nel secondo, che era il più esteso, da qualche canale più o meno largo, diretto da Nord a Sud.

Per mantenere al dirigibile la sua velocità normale, sia Nobile che Larsen modificavano ogni tanto la sua quota d'altezza, abbassandola o innalzandola, secondo il contegno delle correnti aeree. Sebbene il *pack* si presentasse, come s'è detto, con poche varianti, i Norvegesi più pratici delle zone polari, come Amundsen e Wisting, distinguevano subito, dalla sua tinta bianco o grigio-bluastra, se esso era « vecchio e solido, o recente e sottile ».

Alle 18,45 di sera il motore di sinistra, non più ali-

mentato pel congelamento di alcune gocce d'acqua in un gomito, s'arrestò, e non si poté rimetterlo in marcia che un'ora dopo, procedendo intanto con quello di destra. Alle ore 21 il *Norge* giunse all'88° parallelo e alle 23,15 di Greenwich, ch'era la mezzanotte del meridiano su cui si trovavano, l'altezza del sole segnò una latitudine di 88°30'. Alle 23,45 erano all'89°, e il Larsen « curvo accanto ad un finestrino, spiava, col sestante alle mani, il momento in cui il sole fosse riapparso tra le nubi per scoprire il 90° ».

Il momento solenne, intanto, via via s'avvicinava, e tutti a loro modo lo attendevano con grande ansia. Finalmente, alle 1,30, gli osservatori avvertono che il dirigibile sta per sorpassare il punto, e i cuori battono più forte. Nobile rallenta i motori e fa scendere l'immane veicolo fino ad una quota di 200 metri, e allora Amundsen, per primo, lascia cadere la bandiera norvegese ed Ellsworth, subito dopo, l'americana. Sono « di seta, piccole, graziose, fatte apposta per la circostanza ». Ultimo, il Comandante dell'aeronave, dopo aver fatto attaccare dall'Alessandrini ad un'apposita asta la grande bandiera tricolore, che aveva già volato in Italia per due anni, la lasciò cadere anche lui, quale saluto della Patria nostra benedetta, sulla grande famigerata mèta, che fece sorgere tra gli uomini tanti eroi e costò tante vittime.

Ma, non soddisfatto di ciò, con una certa meraviglia dei freddi e misurati uomini del Nord, lanciò poi di seguito, come in una cerimonia dei nostri paesi, il guidone della città di Roma, un astuccio con una pergamena della Reale Società Geografica Italiana, il gagliardetto dello Stabilimento Costruzioni di Ciampino, l'insegna dell'Aeroclub d'Italia e il lembo d'una bandierina del Fascio di

Grotte di Castro.... Dopo di che, mentre Gottwaldt radiotelegrafava al mondo la notizia del loro passaggio sul Polo, egli riportava il *Norge* alla quota precedente (m. 600 s. m.) e alla velocità di 85.

In quel momento, il dirigibile, con la prua verso Sud-est, venne a trovarsi in una curiosa situazione. Fin là, ricordò Larsen, noi «avevamo avuto l'Ovest a sinistra e l'Est a destra, come in ogni punto dell'emisfero boreale, finché si guarda il Nord. Ma, appena varcato il punto estremo settentrionale dell'asse terrestre, i punti cardinali sembrano invertiti. Ormai l'Est si trova a sinistra e l'Ovest a destra. Rudyard Kipling non aveva previsto questo caso allorché scriveva la sua celebre frase: «*For West is West and East is East and never the twain shall meet* (perché l'Ovest è l'Ovest e l'Est è l'Est, e mai queste aree si incontreranno). Noi continuavamo, d'altra parte, ad usare il tempo medio di Greenwich; ma, per le osservazioni, era necessario calcolare l'ora del meridiano della Punta Barrow, che si stava per raggiungere. Solo in tal modo avremmo potuto prendere qualche dato d'altezza per la determinazione della latitudine e della longitudine.

«Conviene ricordare, poi, che il tempo della Punta Barrow ritarda di circa 10 ore su quello di Greenwich e di 11 su quello della Baia del Re. Per conseguenza, noi non avevamo più il 12 maggio, ma bensì l'11, dopo mezzogiorno e vivevamo, almeno teoricamente, due stesse serate consecutive....

«Verso le 7 del 12 maggio, — prosegue il Larsen — entrammo nell'area del Polo dei Ghiacci, in quella vasta regione del bacino artico, posta a Nord e a Nord-ovest dell'arcipelago polare americano, rimasta fin allora com-

pletamente sconosciuta e la cui esplorazione costituiva lo scopo principale del nostro viaggio. Nell'orizzonte che avevamo davanti non c'era tuttavia alcuna terra in vista e nient'altro che una formidabile e interminabile banchisa, senza il più piccolo stagno o canale o tasca d'acqua libera: un mare morto, cristallizzato dal freddo. Non si vedevano né trichechi, né foche, ospiti abituali delle parti dell'Oceano polare in cui l'uomo non è ancora penetrato. Gli uccelli stessi erano assenti, poich , su questa corazza di ghiaccio galleggiante, senza soluzione di continuit , essi non possono trovare alcun alimento. Le sole tracce di vita organica da noi intravviste erano rappresentate da alcune orme d'orso. Che cosa mai questi animali potevano mettersi sotto i denti in quel deserto, proprio non si sa ».

Il *Norge*, intanto, verso le otto, discese alquanto, incontrando una fitta nebbia, che pi  non lo lasci  per quasi due giorni. Essa era cos  « ostinata e ossessivante », che tolse all'equipaggio la visibilit , eccetto che in brevi momenti, per ben 17 ore, dalla latitudine di 85° a quella di 70° o presso a poco. Il tratto pi  duro e pericoloso del viaggio fu, quindi, l'ultimo, essendosi depositato, causa la nebbia e il freddo, un po' di ghiaccio su tutte le parti metalliche dell'apparecchio, e venendo, quindi, proiettati di continuo dalle eliche contro l'involucro un gran numero di ghiacciuoli, di cui qualcuno cominci  a determinare qualche strappo sul primo strato dell'involucro stesso.

« Sotto l'abile direzione di Cecioni, — attesta ancora il Larsen — i nostri ammirabili meccanici lavoravano senza posa a rappezzare gli strappi. Allorch  un ghiacciuolo colpiva l'involucro, sembrava si udisse uno sparo,

e al fine di attenuare la forza di percussione di questa mitraglia, si marciò a lungo a velocità più che ridotta. Per fortuna, al di sopra delle eliche, il rivestimento dei compartimenti a gas era stato rinforzato quando l'aeronave era stata ritoccata da capo a fondo per il suo grande viaggio. Fino a quel momento nessun ghiacciuolo aveva raggiunto questo organo essenziale: sarà anche in seguito così? — ci chiedevamo, affannati più che mai. Se questi compartimenti dovessero lacerarsi, si pensava tra noi, sarebbe la catastrofe. Per sfuggire alla minacciosa stretta della brina bisognava tentar di sorpassare il livello superiore del mare di nuvole. Non c'era altra via di salvezza! ».

« La manovra — grazie a Dio — riuscì; ma guai, — soggiunge nella sua relazione il Malmgren — se non fossimo stati pronti a regolare la marcia e l'altezza del dirigibile secondo la situazione, contrastando con le adeguate manovre l'appesantimento! ».

Il terribile fenomeno, oltre a minacciare la spedizione d'una catastrofe per una caduta sul ghiaccio, minacciò di farle correre un pericolo altrettanto grave per l'arresto, fortunatamente breve, della radio di bordo, le cui antenne, ricoperte di ghiaccio, non lasciavano più passare la corrente.

Ma, ciò nonostante, il *Norge* poté proseguire il suo volo, giungendo, alle ore 7,35 del terzo giorno, in vista della costa americana, su cui si scorsero poco dopo (ore 8,20) i primi esseri umani in alcuni Eschimesi, che dissero più tardi a Wisting d'aver preso l'aeronave per un'immensa foca volante.

Pochi minuti dopo, ecco un gruppo di case basse. Amundsen riconosce subito in queste capanne Wain-

wright, col suo allevamento di renne, con la sua scuola governativa, col suo gruppo di baracche. Colà, in compagnia di Omdal, egli ha svernato nel 1922 e 1923, in occasione del suo primo tentativo di volo sulla banchisa. Tutti gli indigeni sono raccolti sopra un poggio. Da lungo tempo sono stati informati dell'eventuale arrivo del dirigibile: la sua apparizione, quindi, non li sorprende, sebbene questa enorme massa uscente dalle nubi debba ispirar loro un certo terrore. Un tempo, essi avrebbero sparato su questo mostro aereo: oggi, sapendo che vi sono a bordo i loro vecchi amici, gridano e gesticolano per invitarli a discendere. Intanto Wainwright sparisce rapidamente, ma ecco Maud-heim, la casa costruita ed abitata dallo stesso Amundsen nel 1922-1923.

«Era stata, dunque, tagliata la costa dell'Alasca a circa dieci Km. a Sud del 71° parallelo, fra il 157° e il 158° meridiano di Greenwich, quasi a metà strada fra Punta Barrow e Wainwright». La *Transpolar Flight* poteva, quindi, a rigore, dirsi compiuta, ma, tutto considerato, il suo ideatore e comandante — data la consistenza di benzina e le possibilità dell'aeronave — preferì far volgere la prua verso Nome, 1000 Km. più a Sud, evitando così le difficoltà cui sarebbe andata incontro la spedizione per riprendere i suoi contatti col mondo civile. Interpellato il colonnello Nobile, si decide perciò di procedere verso Punta Hope e la baia di Kotzebue, ma la nebbia presto li avvolge, togliendo dai loro sguardi, per ben cinque ore, ogni vista della terra.

Il paesaggio era sempre uguale: una terra bassa, orlata di lagune. Il «navigarvi sopra — ricordò più tardi Rijser-Larsen — non sarebbe stato affatto difficile, se non fossimo stati tutti enormemente stanchi e se il tempo,

fino allora discreto, non si fosse improvvisamente guastato ».

Nelle vicinanze del Capo Lisburne la situazione si rivelò angosciosa. La nebbia si stendeva sì bassa, che, per continuar a vedere la costa furono costretti a volare a pochi metri dalla banchisa. Talvolta le navicelle rasentavano, o poco meno, il vertice dei ghiaccioni, mentre in altri momenti l'aeronave passava così vicina ai monticelli di rocce paralleli alla spiaggia, da rischiare di urtarli. Il pericolo era così grave, che fu deciso d'innalzarsi, per quanto essi perdessero così l'unico mezzo di riferimento allora disponibile. Più in alto trovarono il sole; ma navigando a perdita di vista sopra un mare di nuvole, solo con qualche improvvisa schiarita poterono constatare l'esistenza della terra sotto di loro.

Allora, dopo essersi un po' riposato, Nobile riprese il comando e Rijser-Larsen poté consacrarsi interamente alla rotta, che non era affatto agevole, procedendo ormai l'aeronave in una valle piuttosto stretta, sopra un lungo fiume che scendeva da alcune alte montagne, contro le quali il *Norge* avrebbe potuto facilmente urtare. Urgeva, pertanto, salire di nuovo e procedere verso Ovest, onde trovarsi sopra lo Stretto di Behring. Quando, « dopo una lunga serie di rilievi, si fu certi — narrò Amundsen — d'avere sotto il mare e non le montagne, si attraversò lentamente il fitto banco di nebbia che ne circondava e si procedette a breve distanza dalla banchisa.... Intanto, Gottwald annunciò, tutto lieto, di avere catturato un breve richiamo radio, non sapeva bene ancora da quale stazione, ma di aver potuto fissare con esso un dato angolare. Rijser-Larsen ne approfittò per mettere la rotta verso terra e precisamente verso il Capo Principe di Galles.

« Non appena procediamo in questo senso, il deposito di vetrato si riforma senza indugio; le eliche tornano a crivellare l'involucro di ghiaccioli di tutte le forme, ed essendo consumata tutta la provvista di tessuto per le riparazioni, Nobile dichiara che, allo stato delle cose, è indispensabile atterrare al più presto, ove che sia ».

Il *Norge* è uscito, intanto, dalla banchisa e naviga sopra il mare libero, con un vento da 18 metri al secondo. Il barografo mostra che, sotto l'impeto delle raffiche, il dirigibile sale e scende talvolta di ben 100 metri nel volgere di un minuto, e il Malmgren ricordò che in quei momenti, guardando da una delle estremità della chiglia quella opposta, si scorgeva l'intelaiatura d'acciaio inflettersi sotto la pressione del vento.... Le ore, tuttavia, passano senza che gli ufficiali di rotta riescano a stabilire in modo certo le coordinate. Amundsen, da parte sua, scorge alcune macchie nere e poi un promontorio. Ma quale mai sarà? — Il *Norge* si trova a Sud di Nome, nel Norton Sound, o a Nord di questa città, nel Kotzebue Sound? — Mistero. La visibilità non oltrepassa da ambe le parti qualche centinaio di metri. Il pallone rasenta anche adesso il suolo, e si scorgono a terra alcuni Eschimesi attorno ad una capanna. Inutile ogni tentativo di farsi udire da quella gente, interrogandola.... Rijser-Larsen, « aiutato da Hörger, tenta allora, e riesce, a prendere, salendo attraverso uno squarcio di nuvole, un'altezza di sole e ci dice — soggiunge in una sua pagina Amundsen — che siamo sulla costa Nord del Kotzebue Sound. Ridiscendiamo con la maggior prudenza verso il basso, mettendo la prua verso Ovest. Alle 1,55 del 13, il terzo giorno di viaggio, scorgiamo un fiume che si snoda in numerosi meandri, con direzione Est-ovest, evidente-

mente il Serpentine, poiché nessun altro fiume è in Alasca così tortuoso. Nobile va allora a riposarsi un po' e Rijser-Larsen lo sostituisce. Erano già 65 ore che si lavorava tutti senza un momento di sosta, e non ne potevamo più. Lo stesso Cecioni, ch'era uno dei più robusti tra noi, ebbe qualche attimo d'intontimento, e solo con uno sforzo di volontà riuscì a riprendersi. Alle 3,30 doppiamo il Capo Principe di Galles, non scorgendo sullo Stretto di Behring nemmeno un blocco di ghiaccio. La brezza soffia freddissima sopra queste acque libere, e l'aeronave, che sulla banchisa gode d'una certa stabilità, è qui esposta ad una vera ridda di sbalzi e di spostamenti, che mettono alla disperazione chi manovra i due timoni di rotta e di quota. Intanto, deviati dal vento, corriamo il rischio di tornare al largo e allora, a qualunque costo, decidiamo di scendere.

« Come mèta del nostro viaggio era stata scelta la città di Nome. Ora, alle 7 del mattino, scorgiamo un villaggio e una laguna ancora ricoperta di ghiaccio compatto. Questo terreno ci pare favorevole ad un atterraggio, e dopo aver cercato un po' più in là qualcosa di meglio, stanchi morti come siamo, decidiamo di tornare verso la laguna. Il vento soffia sempre a tempesta e la località non offre alcun riparo alle sue raffiche. Rijser-Larsen propone allora di calare più vicini a terra ch'è possibile e di porre in opera una catena d'ancoraggio, caricata di qualche grosso peso, onde rallentare la velocità del dirigibile. Nello stesso tempo si apriranno completamente le valvole, e allorché il *Norge* starà per toccare il ghiaccio, l'equipaggio, riunito in precedenza sull'orlo della cabina più bassa, salterà a terra.

« Per fortuna, non si fu costretti a questo estremo. Non appena l'aeronave s'avvicinò alla laguna, lanciammo

un cavo d'acciaio con due ancore da ghiaccio e un sacco carico di 400 chili di zavorra. In quell'istante, per un vero miracolo, il vento s'arrestò. In verità, la Provvidenza protegge i disgraziati in pericolo. Questa calma non durò che alcuni minuti, ma essa ci permise di scendere tranquillamente fino a 100 metri al di sopra del suolo. In questo momento la brezza riprese a soffiare con nuova forza e ci spinse verso le case del villaggio. Ma, intanto, le valvole del gas sono aperte del tutto e arriviamo a pochi metri dallo specchio della laguna, ove alcuni animosi, calandosi lungo le corde, riescono ad afferrare l'estremità del cavo e, proprio nel momento in cui l'apparecchio sta per urtare contro le case, riescono a trascinarlo al suolo, con l'aiuto degli abitanti accorsi ai nostri richiami. Si apre la porta della navicella e sbarchiamo.

« — Dove siamo? — chiediamo agli indigeni.

« — A Teller, — essi rispondono.

« Evidentemente, siamo, quindi, scesi a 90 Km. in linea d'aria da Nome, il punto ove contavamo dapprima di atterrare. Erano, in questo momento, le ore 8 e qualche minuto (tempo medio di Greenwich).

« Così la prima traversata dall'Europa all'America, per via aerea, passando pel Polo Nord, era stata compiuta in 71 ore ».

La discesa dalle cabine non fu facile, e si dovette eseguirla con grandi precauzioni, quasi contemporaneamente all'attacco delle corde e successiva apertura delle valvole a gas. In ogni modo, tutto andò bene, e gli uomini addetti alle manovre, per quanto esauriti da tante ore di volo, compirono svelti tutte le operazioni necessarie allo sgonfiamento della nave, che si piegò a sinistra, ri-

coprendo, con la massa enorme del suo involucro, trave, cabina e navicelle.

Solo allora, in mezzo a quelle bianche distese infinite, davanti ai pochi Eschimesi accorsi all'insolito e straordinario evento, i sedici compagni dell'epica impresa ebbero la netta e precisa impressione della sua fine e si guardarono ancora una volta, per suggellare nei loro cuori il ricordo delle ore vissute insieme, a bordo di quella nave volante, sopra il mare ghiacciato della calotta artica!

Amundsen, Ellsworth e i loro compagni norvegesi partirono da Teller per Nome quasi subito, mentre i nostri connazionali si fermarono colà diciotto giorni « per terminare i lavori di smontaggio dell'aeronave e riordinare i materiali in modo da poterli trasportare in Europa col minor danno possibile ».

Il 31 maggio essi passarono a Nome, ove si trattennero, insieme ai Norvegesi, altri quindici giorni in attesa della nave che li avrebbe portati tutti a Seattle, capolinea del transcontinentale americano e, tanto nell'una come nell'altra cittadina, furono oggetto d'insuperabili premure da parte degli abitanti, delle autorità e dei missionari. Cosicché, imbarcandosi il 17 giugno a bordo del *Victoria*, che undici giorni dopo doveva arrivare alla sua mèta di Seattle, lasciarono con rammarico quegli estremi lembi di civiltà, ai margini dell'emisfero boreale, ch'essi, novelli argonauti, avevano arditamente attraversato, primi, per le vie dell'aria.

VII.

DALLA GLORIA AL DRAMMA

*Non per noi, non per noi,
o Signore!*

PENOSI INCIDENTI FRA NOBILE ED AMUNDSEN E LORO CAUSE. — I DANNI DI UNA MANCATA DISCUSSIONE SULLE POSSIBILITÀ ESPLORATIVE DEGLI AEREI NELLE ZONE POLARI. — PERCHÉ E COME FU DECISA LA SPEDIZIONE DELL'«ITALIA». — LA NUOVA AERONAVE IN VOLO DA ROMA ALLA KINGSBAY. — I VOLI A RAGGERA E LE PERICOLOSE ILLUSIONI SULLA LORO POSSIBILE CONTINUITÀ. — UN'ALTRA VOLTA AL POLO E L'IMPROVVISO SILENZIO DELLA RADIO. — CHE SARÀ MAI ACCADUTO? — BISOGNA ANDARE A VEDERE. — I PRIMI SEGNALI DI S.O.S. E LE NOTIZIE SULLA CATASTROFE.

Siccome ogni medaglia ha il suo rovescio e ogni vittoria i suoi lati dolorosi, così anche la *Transpolar flight Amundsen - Ellsworth - Nobile*, per quanto fosse stata preparata con un regolare contratto, pure diede luogo, per la contrastante psicologia dei due suoi Comandanti — quello della spedizione e quello del dirigibile — ad un'urtante serie d'incidenti, che avrebbero potuto essere evitati.

È la verità, e va detta tutta. Quegli incidenti, su cui è meglio sorvolare, perché entrambi i responsabili, più tardi,

dovevano dimenticarli, ebbero tuttavia, pel momento, un doloroso, ingrato riflesso nella stampa straniera, sempre pronta a sminuire l'opera degli Italiani, e determinarono poi una lunga e stupida polemica fra i partigiani meno avveduti dei due contendenti, sostenendo gli uni che il Nobile non aveva fatto altro che.... costruire l'apparecchio, e insinuando gli altri che i Norvegesi s'erano limitati.... a pagare il biglietto d'un viaggio, ch'essi da soli non avrebbero mai compiuto.

Affermazioni, queste, entrambe gratuite e paradossali, come tutte quelle che sono ispirate dal preconetto, invece che dal sereno ed obiettivo esame dei fatti.

Ciò non toglie, come sempre avviene, che si rimanesse a bocca amara da ambe le parti, senza che dalla polemica scaturisse, in quel momento, la verità. Risultato questo assai grave, perché, se la verità fosse stata *allora* proclamata, non si sarebbe avuto il naufragio dell'*Italia* e si sarebbero risparmiate tutte le preziose vite umane che esso, direttamente o indirettamente, travolse.

E quale era mai questa «verità»? Una ed una sola, già intuita da tempo dagli studiosi più seri e più calmi e poi solennemente riconfermata, tra altri, dal Byrd e dal Samoilovic, che, cioè, per l'esplorazione aerea delle calotte polari «il più leggero non è il mezzo più adatto ad una campagna prolungata di voli in regioni nelle quali le condizioni atmosferiche sono un *rebus* e la necessità di costruire aviorimesse e di erigere piloni di ormeggio in diversi punti pone problemi pressoché insolubili».

Il *Norge* riuscì nel suo intento, si dice. *L'Italia* compì il volo Roma-Kingsbay e poi quelli Kingsbay-Terra di Nicolò II, e Kingsbay-Polo, con un incontestabile, mirando successo. Sì, ribadiscono i competenti, ma con la

morte sempre alla gola e rasentando più volte quella tragica fine che — data la sua limitata potenzialità — una volta o l'altra, era inevitabile facesse. Il nostro Nobile — tutti ormai lo riconoscono — ebbe le virtù e i difetti d'ogni pioniere. Era un entusiasta della sua idea e non ne scorreva né i lati negativi, né le limitate possibilità. Osò e sperò, quindi, — secondo attestarono concordi Behounek e Rijser-Larsen, che apprezzarono al loro giusto valore le sue indiscutibili doti — più che non convenisse, per sé e per gli altri; ma, forse, per aprire la via era necessario anche questo, e la storia, obiettiva e serena, dovrà tenerne spassionato e scrupoloso conto.

Lo stesso felice volo compiuto dal grande dirigibile tedesco *Conte Zeppelin*, sotto la guida del dott. Eckener, nel luglio 1931, fino alla Terra di Nicolò II, non fece che confermare i molteplici pericoli e, ripeto, le limitate possibilità esplorative delle aeronavi, per quanto quella germanica fosse più grande e più premunita della nostra — appunto per gli insegnamenti della stessa nostra catastrofe — dalle insidie dell'appesantimento e da quelle, non meno gravi, delle muraglie di nebbia.

Tornando ora al soggetto di queste pagine, ricorderemo che Amundsen, nonostante i dispiaceri avuti, rimase più che soddisfatto dell'esito del suo « passaggio » sopra la calotta artica, ch'era un suo sogno di anni.

Ecco, di fatto, com'egli si esprime in una sua pagina: *My dream of years had come true! My career as an explorer had been crowned with success in practically the last of the great possible achievements. We had crossed the Arctic Ocean from continent to continent.* (« Il mio sogno di anni era divenuto realtà! La mia carriera di esploratore era stata coronata dal successo, in vero, nel-

l'ultima delle maggiori imprese possibili. Noi avevamo attraversato l'Oceano Artico da continente a continente »).

Parole degne di passare alla storia, perché suggellano, al di sopra d'ogni transitorio, umano dissenso, il carattere dell'impresa, riconoscendone, *per sé e per tutti coloro che la resero possibile*, il lato singolarmente eccezionale ed eroico.

E così dobbiamo sempre ricordarla!

Assolti ch'ebbero, sì gli Italiani che i Norvegesi, i loro impegni in America; rispedito che fu il materiale del *Norge*; finite le conferenze al pubblico e redatti tutti gli articoli del caso, anche l'interesse per la *Transpolar Flight* dei tre cittadini della Norvegia, degli Stati Uniti e dell'Italia andò un po' alla volta, come avviene sempre quaggiù, scemando, e il grande *raid* sarebbe stato quasi scordato, se non se ne fosse a lungo discusso negli ambienti aviatori e scientifici.

Nei primi, il successo del volo aveva lasciato la voglia di ritentarlo, e nei secondi, pur riconoscendo i contributi recati dalla corsa del *Norge* alla conoscenza di una vastissima area fino allora ignota, si sentiva la necessità di estendere l'esplorazione ad altri settori polari e di tentare, se fosse stato possibile, qualche atterraggio lungo la via, per compiersi prelevamenti d'acque, getto di galleggianti, scandagli sonori ed altre simili rapide ricerche.

Avvenne così, anche per gli esasperati orgogli di persone e di gruppi, se non dovessimo dire di fede e di bandiera, che Amundsen si ritirasse nella sua villa di Svarskog in uno sdegnoso silenzio, studiando e lavorando, e che il Nobile, promosso nel frattempo Generale, convinto, a torto, che il dirigibile fosse il mezzo ideale delle esplorazioni polari, lanciò l'idea, subito da non pochi entu-

siasticamente accolta, di una nuova trasvolata del Polo, fatta tutta con mezzi e personale italiano.

Ed eccolo, appena pochi mesi dopo il suo ritorno in patria, cioè nell'agosto 1926, iniziare le pratiche per attuare il suo programma, mettendone a parte il Governo, i Ministeri dell'Aeronautica e della Marina ed alcuni autorevoli enti privati e pubblici.

Approfittando di un casuale incontro col dott. Thommessen, Presidente dell'Aeroclub Norvegese, gli chiese ed ottenne di poter usufruire del pilone d'ormeggio di Vadsø e della rimessa costruita pel *Norge* nella Baia del Re. « Permessò questo, scrive il Nobile, che fu più tardi confermato per iscritto dall'Aeroclub medesimo al Podestà di Milano, che nel frattempo, a capo di un gruppo di industriali milanesi, aveva dichiarato di assumere su di sé la responsabilità dell'organizzazione finanziaria della nuova spedizione ».

Andato a vuoto, per sopraggiunti mutamenti di piano, un *raid* con dirigibile Italia-Argentina e smessa, quindi, la costruzione, già principiata, di un apparecchio a grande autonomia, maggiore tre volte del N. 1, il Nobile dovette scegliere un'aeronave, simile alla precedente, della capacità di 18.000 metri cubi.

Considerato che il *Norge*, per le ragioni già esposte, non aveva potuto esplorare che 170.000 chilometri quadrati, di cui 5500 lungo il 10° di longitudine est da Greenwich, tra 86° e 88° di latitudine nord e il rimanente lungo il 159° di longitudine ovest, vale a dire una striscia lunga poco più di 2000 chilometri e larga in media dagli 80 ai 90, e che ne restavano allora inesplorati presso a poco altri 4 milioni, l'ideale, pensava il Nobile, era di portarsi ad una base sicura, onde esplorare da essa, con

successivi voli eseguiti a ventaglio, le parti sconosciute. Cosa fattibile nel futuro, certo, anche con un dirigibile; ma — secondo mostrarono poi i voli del *Graf Zeppelin* nel 1931 — con un apparecchio di maggior cubatura, obbedienza e potenza, con un'organizzazione più pacata, e un programma meno vasto. Il Nobile, per tornare a lui, chiesto ed ottenuto un colloquio con Mussolini, gli espone l'idea, e il Capo del Governo, dopo averlo ascoltato attentamente, disse al Generale: « *Forse, sarebbe meglio non andare una seconda volta contro il destino. Riconosco, però, l'importanza scientifica del progetto. Ne ripareremo* ».

E il Nobile, ossessionato com'era di spuntarla, parlò della cosa alla « Reale Società Geografica Italiana », e questa, di fronte ad un fatto quasi deciso, deliberava di assumere il patrocinio dell'impresa, purché il Governo fornisse gratuitamente il dirigibile e il personale necessario, e il Comune di Milano confermasse di offrire, per sottoscrizione privata, i tre milioni e mezzo che occorreivano.

Passò qualche mese « prima che fosse presa una decisione definitiva », ma, infine, dopo varie incertezze, negli ultimi mesi del 1927 quella decisione fu presa, e il Ministero della Marina stabiliva di aiutare senz'altro la spedizione, inviando nei mari delle Svalbard una Regia Nave, che, oltre ad assolvere vari compiti idrografici, fosse atta a trasportare fin là i materiali occorrenti all'impresa.

Appena decisa la spedizione, il suo capo e comandante si mise al lavoro e, con l'entusiasmo che lo distingueva, cercò che in breve tempo fosse tutto pronto, sia rispetto alle modificazioni da introdursi nell'aeronave e al suo materiale tecnico e scientifico, sia rispetto ai preparativi da farsi nelle località scelte come punti di rifornimento, che

erano Stolp, Vadsö e Ny Aalesund, nella Baia del Re (Grande Svalbard). Interpellando su ogni argomento i migliori specialisti; recandosi, quand'era necessario, di persona, in Germania e in Norvegia, per l'acquisto di apparecchi scientifici o per qualche colloquio con gente già esperta dei problemi polari, come l'illustre Nansen e l'amico suo Otto Sverdrup, il Generale poté predisporre e avere a disposizione a bordo della sua aeronave tutto il fabbisogno supposto necessario, e poté scegliere i componenti della sua spedizione, come gli parve più opportuno, nelle seguenti persone:

1) Dott. Aldo Pontremoli, professore di Fisica nell'Università di Milano, d'anni 31, da Milano;

2) Dott. Finn Malmgren, docente nell'Università di Upsala, d'anni 33, da Upsala;

3) Dott. Francesco Behounek, direttore dell'Istituto del Radio e docente nell'Università di Praga, d'anni 31;

4) Adalberto Mariano, capitano di corvetta, primo ufficiale, d'anni 30, da Rivarolo Canavese;

5) Filippo Zappi, capitano di corvetta, d'anni 31, da Mercato Saraceno (Forlì);

6) Alfredo Viglieri, tenente di vascello, d'anni 28, da Sarzana;

7) Felice Trojani, ingegnere, d'anni 31, da Roma;

8) Natale Cecioni, capotecnico, d'anni 41, da Fiesole;

9) Ettore Arduino, sottotenente, capomotorista, di anni 38, da Verona;

10) Attilio Caratti, maresciallo, motorista, d'anni 33, da Rovato (Brescia);

11) Vincenzo Pomella, capo operaio, motorista, di anni 30, da Sant'Elia Fiumerapido (Cassino);

12) Renato Alessandrini, capo operaio attrezzatore, d'anni 38, da Roma;

13) Callisto Ciocca, operaio motorista, d'anni 31, da Torino;

14) Ettore Pedretti, maresciallo, radiotelegrafista, di anni 34, da Ravarino (Modena);

15) Giuseppe Biagi, secondo capo radiotelegrafista, d'anni 31, da Medicina (Bologna);

16) Francesco Tomaselli, dottore in lettere, capitano degli Alpini, giornalista, d'anni 34, da Venezia;

17) Ugo Lago, dottore in lettere, giornalista, di anni 28, da Noto (Siracusa).

Quando tutto fu pronto, cioè il 19 marzo 1928, la regia nave *Città di Milano* salpò da La Spezia direttamente per la Baia del Re, verso la quale cinque giorni dopo faceva rotta, partendo dal porto di Tromsø, anche la nave *Hobby*, noleggiata dal Nobile per trasporto colà d'altro materiale e d'altri operai specializzati, nonché del meteorologo prof. Amedeo Nobile, del capitano Sora e dei suoi otto alpini, concessi alla spedizione dal Ministero della Guerra, per le eventuali marce sul ghiaccio, nel caso d'un sinistro.

Questo, perché il Generale, come affermò più tardi, aveva *previsto anche tale caso* e l'aveva lealmente prospettato, prima della partenza, ai suoi compagni di volo. Altri due gruppi d'operai e di tecnici partirono subito dopo per Stolp e Vadsø, cosicché « si era in quel momento in piena mobilitazione » e non mancavano, per la partenza, che l'andata del dirigibile da Roma a Baggio (Milano), avvenuta in quei giorni, e i soliti congedi ufficiali di dovere.

Sbrigati anche questi, l'aeronave *Italia* iniziava il suo

fortunoso, sventurato viaggio nella notte dal 14 al 15 aprile 1928, alle ore 1,55, dal campo d'aviazione di Milano.

Il tempo non era troppo rassicurante, ma, tenendo presente la necessità di trovarsi alle Spitzbergen alla fine di quel mese o al più tardi ai primi di maggio, pur calcolando di perdere qualche giorno nelle tappe obbligatorie di Stolp e di Vadsö, bisognava spicciarsi e partire. Il tragitto fu tutt'altro che facile, perché l'*Italia* incontrò lungo la via, nella Moravia e nella Slesia, un terribile temporale a base di grandine, di scariche elettriche e di vento, che per vero miracolo « non s'impossessò dell'apparecchio o fulminandolo o sbattendolo, senza salvezza, contro le vicine montagne ». Invece, dopo tre ore di atroci ansie, l'aereo poté trovare il sereno e proseguire, senza nuovi incidenti, verso Oppeln e Breslavia. Alle 4,8 del 16 era a Posen e alle 7,50 sopra il campo di Jesseritz, presso Stolp, in Germania, dove esso fece la sua prima tappa di ben 17 giorni, sia per porre rimedio a qualche avaria della chiglia, sia per attendere che la *Città di Milano*, agli ordini del comandante Romagna Manoja, potesse aprirsi la via per la Baia del Re, attraverso i ghiacci che la ostacolavano da ogni parte.

Il 3 maggio, in ogni modo, alle ore 3,28 del mattino, Nobile lasciò Stolp, dirigendosi verso Stoccolma, incontrato verso quella città da alcuni idrovolanti svedesi, e sorpassò poi il golfo di Botnia, ove trovò nebbia e vento forte, che lo fece deviare ad Est, verso la Finlandia, tutta laghi e foreste coperte di neve. Alle 21,40 di quella sera l'*Italia* volava su Kalajoki, e alle 2 circa del giorno 4 sopra Rovaniemi. I dati meteorologici, che affluivano alla cabina e venivano interpretati e commentati dal Malmgren,

« allarmarono colà alquanto il Comandante, e lo consigliarono di mettere in funzione tutti e tre i motori, accelerando la sua marcia e giungendo alle ore 9 precise al predisposto pilone d'ormeggio di Vadsö, già usato dal *Norge*.

Poche ore dopo, compiuti i rifornimenti, l'aeronave poteva ripartire (ore 20,34 del 5 maggio), avendo a bordo 19 persone e un carico di 6175 chili di benzina, col quale avrebbe percorso la distanza che la separava dalla Baia del Re, « anche se avesse avuto sempre contro di sé un vento di 60 all'ora ».

Il tragitto, in ogni modo, andò bene, e l'*Italia* passò sopra l'Isola degli Orsi e il suo romito Osservatorio Meteorologico alle 5,50 del giorno seguente. Giorno non buono, essendo insorta, sopra il mare delle Spitzbergen, una bufera di neve e di vento, che rese il cammino assai difficile e provocò una grave avaria ad uno dei motori, divenuto presto inservibile. Verso Ny Aalesund il tempo era migliore, e il Comandante, procedendo di traverso per vincere la corrente della zona, poté attraccare, alle ore 12,45, prima presso il pilone e poi addirittura nella grande rimessa.

La Baia del Re in quei giorni era eccezionalmente animata per la presenza in porto della nostra *Città di Milano* e della *Hobby* e per tutti i preparativi che si andavano facendo per l'imminente decollo dell'aeronave. Non bastando in certi momenti l'opera dei suoi connazionali, il Generale richiese ed ottenne quella di ben cento operai norvegesi delle vicine miniere di carbone, e così, con quattro soli giorni d'intenso lavoro l'*Italia* fu pronta ad affrontare il suo primo volo di prova, che si verificò l'11 maggio, ma con esito negativo.

Il maltempo, improvvisamente insorto, costrinse, infatti, il Nobile a rientrare alla base dopo poche ore di marcia, per quanto la breve corsa lungo la Terra di Haakon VII, Capo Burren e l'Isola Moffen avesse permesso a Pontremoli di fare « 10 osservazioni sulle radiazioni penetranti, 5 sul radiante del potenziale elettrico, 2 di conducibilità atmosferica, 4 di radioattività e alcuni rilievi assai interessanti sulla bussola doppia di Bidlingmayer ».

I giorni 12 e 13 maggio nevicò forte, e per timore di gravi danni all'involucro, essendo la rimessa senza tetto, si dovette liberarlo con grande cura, ora per ora, dalla neve che vi si accumulava sopra.

Finalmente, addì 14, il cielo si rasserenò, e il Nobile, che voleva attuare ad ogni costo il suo programma di esplorazioni a raggera, decise di partire con 15 compagni per la Terra di Nicolò II. Fatti rapidamente tutti i preparativi del caso, consentendolo le condizioni atmosferiche, si mollarono i cavi alle ore 13,20 del giorno 15.

Le prime ore di volo non presentarono nulla di speciale, ma verso le 18, appena oltrepassato Capo Nord, il tempo accennò a guastarsi e l'aeronave fu avvolta in breve da una fitta nevicata, e quando questa cessò e la rotta fu diretta verso l'ipotetica Terra di Gillis, fra le Spitzbergen e l'Arcipelago di Francesco Giuseppe, sorse una pericolosa nebbia, che ostacolava la visibilità e rendeva più facili gli improvvisi appesantimenti. Di fatto, furono notate subito diverse incrostazioni di ghiaccio « specialmente sulla tela che ricopriva all'esterno la cabina e la trave, e sulla stoffa stessa dell'involucro ».

Proseguendo, in ogni modo, con grande audacia nel cuore della zona, alle ore 23,15 fu raggiunto l'81°47' di

latitudine, su 37°20' di longitudine est da Greenwich, senza trovar traccia della presunta terra e giungendo invece, alle 2,20 del 16 maggio, sopra le prime terre dell'Arcipelago di Francesco Giuseppe, con mare a tratti libero da ghiacci e venti moderati. Alle 9,5 erano a Capo Fligely, da cui si diressero verso la zona inesplorata ad oriente di esso, con cielo più chiaro e visibilità maggiore, e l'*Italia* poté così continuare il suo utile volo nientemeno che fino alle 23,15, senza però trovar traccia di terre, ma solo mare ghiacciato, rotto a tratti da qualche canale o da qualche campo sconvolto di seracchi.

Intanto, le riserve della benzina andavano diminuendo, e Nobile, consultatosi con Malmgren, decise di ritornare, dirigendosi sul gruppo della Nuova Zembla e di là alle Svalbard, sopra il Mare di Barents, continuando il volo per tutto il giorno 17 e parte del 18. E nel giorno 18 il dirigibile riuscì a sorvolare diagonalmente la Terra del Nord-est, rilevando vari particolari ignoti della sua plastica e giungendo finalmente alle ore 10,20 (del 18) alla Baia del Re, dopo avere felicemente sorvolato « circa 48.000 Kmq. di regione sconosciuta ».

Il lungo *raid* non era stato vano, e Nobile, dopo aver concesso un po' di riposo ai suoi collaboratori, decise di affrettare quanto più era possibile il volo al Polo, dal quale si riprometteva ingenuamente i maggiori risultati, contando di potervisi trattenere, così, come per gioco, due o tre ore, sufficienti, secondo lui, a compiere tutte le ricerche previste, compresa quella degli scandagli acustici e dei prelievi d'acqua con bottiglie d'isolamento.

Ecco com'egli si esprime in proposito.

« Questo volo — egli scrisse — non presentava alcuna speciale difficoltà. Dopo il viaggio fatto alla Terra di Ni-

colò II, raggiungere il Polo sembrava una bazzecola. La parte nuova ed interessante doveva essere costituita dalla discesa sui ghiacci, che intendevo effettuare nei dintorni sul Polo, e là dove sarebbe stato possibile. Questa discesa aveva lo scopo di eseguire alcuni rilievi oceanografici e di cui più particolarmente c'eravamo interessati io e il Malmgren: anzitutto, misurare la profondità del mare, poi prendere a varie profondità, fino ad un massimo di 2000 metri, campioni d'acqua marina, determinandone contemporaneamente la temperatura. Mentre questa operazione sarebbe stata fatta da Malmgren, Pontremoli avrebbe proceduto a misurazioni di magnetismo terrestre coll'inclinometro prestatoci dalla *Carnegie Institution*, ed uno degli ufficiali di marina avrebbe determinato esattamente la posizione mediante osservazioni di sole. Per fare queste misure bisognava ancorarsi col dirigibile sul ghiaccio o in acqua, ma preferibilmente in acqua. Questo secondo caso era anche il più probabile, perché uno stagno di acqua o un canale sarebbe stato pur sempre possibile a trovarsi; perciò avevo fatto per esso i preparativi più accurati, studiando e sperimentando praticamente la manovra in tutti i suoi particolari. Del resto, essa, non avrebbe presentato grandi difficoltà, a meno che avesse spirato un vento di notevole intensità ».

Con tali rosee opinioni, che nessun pratico di terre polari avrebbe potuto condividere, si capisce come il Nobile, in quel volo, decidesse di portare con sé « tutti e tre i suoi collaboratori scientifici: Malmgren, Pontremoli e Behounek », *segnando* — secondo poi ebbe ad affermare — *a ciascuno i suoi precisi compiti*. E quando tutto, anche questa volta, fu pronto e le notizie radiotelegrafiche dell'Istituto Meteorologico di Tromsø fecero credere il tempo

« più che soddisfacente », l'*Italia* fu caricata al punto giusto di gas e di ogni altro sussidio; l'eminente, rimpianto studioso Padre Gianfranceschi, cappellano della spedizione, recitò da terra una breve preghiera, che tutti ascoltarono a capo scoperto, e il Comandante fece molare gli ormeggi. L'aeronave, senz'altro, s'alzò, e salutata dai formidabili « hurrà » delle 150 persone presenti, si direbbe rapida e maestosa per le mète da cui più non doveva tornare.

Erano le 4,28 del 23 maggio.

Non è qui il caso di seguire questo ormai famoso e tragico volo in tutti i suoi particolari, illustrati ormai in decine di libri: basterà qui ricordare come il nostro dirigibile si comportò magnificamente in tutta la prima parte del suo viaggio e in due terzi abbondanti della seconda, cioè nell'andata al Polo e nel percorso dal Polo all'82° circa di latitudine, non molto lontano dalla zona ove il solito pericoloso fenomeno dell'appesantimento fu la causa prima (non l'unica) della sua catastrofica caduta.

Nel primo giorno il cielo si mantenne limpido e sereno, e la nave percorse in media 60 Km. all'ora, portandosi prima in vista della Groenlandia e poi lungo il 27° di longitudine ovest da Greenwich, verso il Polo.

Il morale dell'equipaggio era elevatissimo. Tutti erano contenti della straordinaria « escursione » e s'alternavano senza fatica nei compiti più gravosi, mentre uno degli ufficiali di marina attendeva al timone di direzione e gli altri due accudivano alle misurazioni di sole, di velocità e di deriva. Trojani e Cecioni erano addetti al governo della quota. Malmgren, sempre in piedi, compilava via via, sui dati fornitigli da Biagi, la carta meteo-

rologica, e Pontremoli e Behounek, assorti nelle loro indagini strumentali, pareva che di nulla si curassero fuorché del loro programma. I tre motoristi Pomella, Caratti e Ciocca erano davanti alle loro macchine, « vigili ed attenti come sempre ». Arduino « andava avanti e indietro lungo la passerella, controllando e regolando il consumo della benzina ». Alessandrini, dopo aver compiuto le sue consuete, scrupolose « ripassate » dell'involucro, era disceso in cabina per aiutare Cecioni, mentre Lago prendeva note e abbozzava dispaeci.

Alle ore 18 di quel primo giorno l'*Italia* era all'84° parallelo, alle 20 all'85° 45', alle 22 all'87° 40', alle 22,30 all'88° 10'. Venti minuti dopo la mezzanotte « gli ufficiali di marina, che col sestante osservavano il sole, gridarono: « Ci siamo! » E di fatto, il dirigibile era giunto alla mèta tanto desiderata, dopo aver percorso i 706 Km. che lo separavano da Capo Bridgmann in 6 ore e 51' minuti, con una velocità media di 103 km. all'ora; *record* davvero mirabile!

Il Generale dette allora l'ordine di rallentare i motori e di girare a tondo sopra l'area comprendente il faticoso punto, scendendo nel contempo ad una quota più bassa. E l'ordine fu subito eseguito, in modo che alle 1,30 del 24 si poterono compiere i desiderati getti della Croce di legno, dono di Sua Santità, collegata con una bandiera d'Italia a guisa d'impennaggio, e subito dopo di un altro tricolore, cui seguirono il getto dei gonfalon della città di Milano e di alcune medaglie, reliquie, ricordi, saluti, la cui discesa « al vertice della Terra » fu accompagnata dall'Inno di San Giusto, eseguito dal grammofono, e da un entusiastico « Viva l'Italia! », gridato da tutti i membri della spedizione.

Il radiotelegrafista di bordo inviava, intanto, l'annuncio del secondo arrivo al Polo Nord di un'aeronave costruita in Italia e pilotata da Italiani, al Sommo Pontefice, a Sua Maestà il Re e al Capo del Governo; cosicchè tutto sembrava procedere nel miglior modo desiderabile, se il destino avverso non avesse atteso quegli animosi sulla via del loro ritorno.

Ed ecco come. *L'Italia* era partita dal Polo alle ore 2,30 del 24 maggio, tenendosi ad una quota di 1000 metri circa, lungo il 25° meridiano est di Greenwich, e dopo alcune ore di cammino, era stata costretta ad abbassarsi, causa una fitta nebbia che toglieva ogni visibilità. Il pack continuava squallido ed uniforme, e un vento piuttosto forte da Sud-ovest gettava ad ora ad ora contro l'aeronave rigidi sbuffi di neve. A tratti, « un forte crepito, pari ad uno scoppio, turbava all'improvviso la calma. Erano i soliti pezzi di ghiaccio, formatosi dovunque all'esterno della nave, che, proiettati violentemente dalle eliche, colpivano i fianchi del dirigibile, producendovi piccoli strappi. Questi, però, venivano cercati e prontamente riparati ».

Più *l'Italia* procedeva e più si trovava circondata da nebbia, neve e ghiaccio, e, causa il vento contrario, anche la sua velocità era ridotta, e poco servì, ricordò il Nobile, mettere i motori al massimo dei giri e farli funzionare tutti e tre, perchè, se la velocità nell'aria era di 100, quella di rotta non superava i 60. In ogni modo, anche se la monotonia del panorama induceva in tutti un senso di desolata tristezza, le distanze andavano abbreviandosi, e Nobile, nelle prime ore del 25, volle sincerarsene con una nuova serie di misure sulla vera posizione del dirigibile. Posizione incerta, per allora, causa i numerosi sbalzi su-

biti lungo la rotta e le imprecise indicazioni date sia dalla radio di bordo, sia da quella di terra alla Baia del Re.

Comunque, dai dati raccolti si concluse che l'aeronave, tra le 9 e le 10 del mattino, doveva trovarsi a 45 miglia a Nord-est dalle Isole Ross e a 180 circa dalla sospirata mèta, il che voleva dire che, dopo cinque o sei ore, avrebbero potuto ammarare.

A bordo, dopo il felice « disincantamento » del timone di quota, che alle 9,25 s'era « ingrullito », causa un nodo di ghiaccio, tutto procedeva a dovere, ed anzi, per prendere un'altezza di sole, il Comandante, su proposta degli ufficiali di marina, aveva portato felicemente l'aeronave a 900 metri di quota, trovandovi un bel cielo tutto sole, che mise un po' di serenità anche nei cuori. Da quell'altezza, né ad occhio nudo, né col binocolo, si scorgeva alcun segno di terra e, per cercarlo, si scese fino alla quota di 300, che mostrava bene il *pack* e i suoi *hummocks*.

Lo squilibrio di temperature e d'ambiente igrometrico, date le condizioni generali dell'aeronave, fu però troppo forte e aggravò d'un subito — più che nessuno pensasse — i consueti coefficienti dell'appesantimento.

In quel momento Malmgren era con Zappi al timone di direzione, Cecioni a quello di quota, Trojani ai manometri; mentre nella parte posteriore della cabina, intorno al tavolo di rotta, erano il Generale, Mariano e Viglieri; e il Behounek, intento alle sue osservazioni, era vicino a loro, in un angolo. Pontremoli e Lago, stanchi di tante ore di veglia, erano andati a dormire a poppa del dirigibile. I motoristi erano tutti svegli e al loro posto; Pomella nella navicella di poppa, Caratti in quella di sinistra, Ciocca in quella di destra. Arduino, aiutato da Alessandrini, stava ispezionando la passerella.

Ed ecco che, ad un tratto, mentre il Generale stava verificando l'altezza a cui si trovavano, si sente dire da Cecioni: « Siamo pesanti ». Egli si volta allora di scatto verso gli strumenti e constata che la nave era fortemente appoppata e scendeva con una velocità di oltre mezzo metro al secondo.

Il pericolo era gravissimo; il tempo disponibile per qualunque genere di manovra più che limitato. Che doveva fare il Comandante? La Commissione d'inchiesta, nominata più tardi dal Governo, disse che le cose da fare erano parecchie e tutte di intuitiva evidenza, e non spetta a noi dubitarne; ma certo si è che tutti i superstiti della catastrofe furono concordi nel dichiarare che essa fu di una rapidità fulminea e che, pur supponendo probabile che la sua causa prima e fondamentale sia stata l'appesantimento dell'involucro, causato da un contrasto improvviso di temperature, si deve riconoscere che sono intervenuti ad aggravare quel naufragio un errore di manovra e forse — chissà? — una subitanea rottura dell'involucro, da cui sarebbe sfuggita una certa quantità di gas.

In ogni modo, Nobile — tentato invano di vincere l'inclinazione dell'aereo, appoppandolo ancora di più — visto che l'aumento di velocità dei motori a nulla serviva, li fece arrestare, per evitare un incendio nell'urto, ma ormai il *pack* era lì, a pochi metri di distanza, tutto sconvolto, in attesa di stritolarli.

Un istante dopo, alle 10,33, l'aeronave urtava, di fatto, con terribile velocità, col vento a traverso di poppa, sopra i massi ghiacciati, schiantando nell'urto la navicella e la cabina, strappando questa dai suoi sostegni e lasciando sul suolo, pesti e doloranti, Pomella, che dopo pochi mi-

nuti morì; il Generale, con una ferita alla testa, un braccio e una gamba fratturati; Cecioni con un piede rotto; Malmgren, Behounek, Mariano, Trojani, Viglieri, Zappi, Biagi contusi, ma non gravemente; mentre l'involucro, « orribilmente squarciato in corrispondenza della cabina di comando », volava via, trasportato dal vento, lasciando cadere casse, oggetti d'equipaggiamento, pezzi d'armatura.

Fu un attimo, ma tutti ebbero modo di vedere che quel rimasuglio volante si diresse verso Nord-est, provocando, prima di sparire nella foschia e forse ad una trentina di km. di distanza, una grande fumata, che fece pensare più tardi all'incendio del relitto. Certo è, purtroppo, che esso s'era portati via, aggrappati alla trave e alle sartie, gli altri uomini non caduti subito *sul pack*: Alessandrini, Arduino, Caratti, Ciocca, Lago e Pontremoli, e di essi più nulla si seppe.

Il dramma era compiuto e se ne iniziava un secondo: grandioso, epico, terribile!

Dramma per gli uomini rimasti sul *pack* e di cui, essendosi — eccetto uno — tutti salvati, tutto si seppe; dramma ignoto e certo atroce per i sei rimasti sulla trave dell'involucro, che o morirono subito, o Dio solo sa quale odissea di pene dovettero prima subire; dramma semplicemente e magnificamente eroico per tutti gli sforzi, le pene, i sacrifici affrontati da aviatori e marinai, alpini e sciatori, capitani di nave e ciurme di ogni nazione, onde ricercare e, se possibile, salvare quegli sperduti!

VIII.

IL SACRIFICIO SUPREMO

Verso le vette supreme, nella luce del sacrificio.

LA MIRABILE GARA PER I SOCCORSI AI NAUFRAGHI E CIÒ CHE FU FATTO DAI GOVERNI. — UN BANCHETTO IN ONORE DI WILKINS E IL GENEROSO OBLIO DI UNA CONTESA. — URGENZA DI FAR SUBITO « QUALCHE COSA » E SLANCIO DI AMUNDSEN. — TUTTI IN LINEA PER ARRIVAR PRIMI. — VICENDE DELL' « ITALIA » E DEL SUO EQUIPAGGIO. — AUDACIE, EROISMI E SACRIFICI. — LE INSIDIE DELLA BANCHISA E UN ALTRO GRUPPO DI VOLONTARI. — IL VOLO DEL « LATHAM 47 » DA CAUDEBECEN-CAUX A TROMSOE. — LE ULTIME PAROLE D'AMUNDSEN E L'ESTREMO VOLO DELL'IDRO SOPRA IL MARE DI BARENTS.

L'ultimo messaggio, inviato dal radiotelegrafista dell'*Italia* alla nave *Città di Milano*, ancorata alla Baia del Re, era partito dall'aeronave alle 10,27 del 24 maggio, cinque minuti prima della catastrofe, o meglio, a quell'ora e in quel momento esso era stato improvvisamente troncato, e vani erano stati i tentativi di riprendere il sublime dialogo marconiano fra la base e il dirigibile.

— Che cosa sarà mai avvenuto? — si chiesero allora il Comandante Romagna e i suoi ufficiali addetti alla radio. — Quale causa impedirà di udire i messaggi della spe-

dizione? — si domandarono ansiosi coloro che ne facevano parte, ma erano rimasti a terra. E fu tutto un discutere, un supporre, un vano affannarsi.

L'ipotesi più probabile, cui ottimisticamente s'attaccarono i più, fu quella di un guasto alla radio. Ma poi, passando le ore e non vedendo arrivare l'aeronave, le preoccupazioni crebbero a dismisura, e si vide necessario di provvedere subito, senza alcun indugio, ad un sistematico piano di ricerche. Per forza di cose, l'*Italia* non poteva essere più in aria, causa la mancanza di combustibile: essa doveva avere atterrato; ma dove, come, in quali condizioni? Viveri a bordo ce n'erano, sì; c'era anche un certo quantitativo di vesti e di sacchi-letto, di armi da caccia e di munizioni, ma quale aiuto avrebbero i naufraghi potuto ricavarne, se fossero caduti sul *pack* frammentato e in deriva?

Le ultime indicazioni ottenute facevano credere che il dirigibile avesse avuto il supposto guasto a 180 miglia a Nord-est dell'Isola di Foyn, nella zona più settentrionale dell'arcipelago delle Svalbard, ed era, quindi, colà che bisognava indirizzare le ricerche.

Il Comandante la Regia Nave *Città di Milano*, quel giorno stesso, alle ore 22, telegrafò al Ministro d'Italia in Oslo, « perché provvedesse per una esplorazione aerea, informandolo, inoltre, che riteneva necessaria la presenza della baleniera *Hobby*. I corrispondenti della base, da parte loro, comunicavano, con lunghi dispacci ai maggiori giornali del mondo, i particolari sui precedenti del volo e la notizia del mancato arrivo dell'*Italia*; cosicché non vi fu paese in cui non si seguisse con ansia ed interesse enorme la drammatica vicenda.

Il 26, a mezzo del Ministro d'Italia in Norvegia, fu

noleggiata la *Hobby*, e siccome questa doveva trasportare gli aeroplani di soccorso norvegesi, due giorni dopo fu noleggiata anche la baleniera *Braganza*. Da quel momento fu messo in moto un complesso di opere di soccorso, senza esagerazione, imponente.

Basti dire che la relazione ufficiale italiana del Ministero della Marina, enumerandole tutte, ricorda: 1°: come *quelle con mezzi marittimi* siano state rappresentate da ben quattro crociere del *Braganza*; da una, lunghissima, della *Città di Milano*; da una, durata tutto l'estate 1928, della *Hobby*; e da quelle dei due rompighiaccio russi *Malughin* e *Krassin*, di cui il secondo ebbe il merito e insieme la fortuna di salvare, l'11 luglio, il gruppo Mariano e il gruppo Viglieri; 2°: come *quelle per via di terra* si siano svolte con l'aiuto di numerose squadre di cacciatori norvegesi e con l'opera ardita e coraggiosissima di otto alpini italiani, agli ordini del capitano Sora e della pattuglia dei due sucaiini Gianni Albertini e Sergio Matteoda (scomparso poi questi in un crepaccio del Tronador sulle Ande), che, con slitte, cani e sci, esplorarono buona parte delle coste e delle isole Svalbard, percorrendo ben 1000 (dico mille) chilometri sulla banchisa; 3°: come *quelle per via aerea*, infine, si siano svolte con la generosa collaborazione norvegese, svedese, finlandese, francese e russa, e per quanto l'involucro non abbia potuto essere rintracciato, si dovettero a tali ricerche la scoperta del gruppo Nobile-Viglieri, fatta dall'aviatore Maddalena con l'aereo *Isaak*, il 20 giugno; il salvataggio del generale Nobile, operato dallo svedese Lundborg il 23 giugno; il ritrovamento di Mariano e Zappi dovuto all'ufficiale russo Tchuknowsky il 10 luglio; e infine, il ricupero del capitano Sora e della guida Van Dongen, rimasti appiedati

nell'Isola Foy, per opera di un aeroplano finlandese, guidato dal tenente Sarko, il 13 luglio.

Quanti mirabili sforzi per ottenere tali risultati!

Quanti voli inutili e quanti rischi furono dovuti affrontare dagli aviatori nostri e da quelli stranieri per ricercare gli sperduti e poi per vettovagliarli e, se possibile, portarli salvi, in volo, alla base! Per attuare questo programma lo svedese Lundborg ci rimise l'apparecchio col quale, in un primo suo tentativo, aveva portato dalla Tenda Rossa alla Baia del Re il generale Nobile; il russo Tchuknowsky fracassò parte del suo trimotore, rimanendo per breve tempo prigioniero al Capo Wrede; i nostri maggiore Penso, tenente Crosio e maresciallo Della Gatta, tornando in Italia dopo la loro ardita campagna di ricerche, ci rimettevano la vita, urtando presso Lione sui cavi elettrici del Rodano; e infine, vittima sublime della sua cavalleresca generosità, scompariva nei gorgi del Mare di Barents, insieme all'equipaggio dell'idrovolante francese *Latham 47* e al suo amico Dietrichson, il grande esploratore Roald Amundsen, accorso anch'esso alla volontaria crociata per la salvezza dei naufraghi.

Dato il tema di questo libro, tale eroica fine merita d'essere esposta in tutti i suoi particolari, e lo faremo, sulle più sicure testimonianze italiane, francesi e norvegesi.

E sopra due italiane, anzitutto: quelle dei valorosi giornalisti Davide Giudici e Cesco Tomaselli, che parteciparono alle ricerche e pubblicarono poi in proposito due geniali e interessanti volumi.

Corrispondente ordinario del « Corriere della Sera » da Berlino, non appena s'era annunciato il sospetto d'una catastrofe dell'*Italia*, cioè la sera del 25 maggio, il primo

dei due, ossia il Giudici, aveva ricevuto l'ordine di partire per Oslo, partecipando di persona, se fosse stato possibile, alle ricerche, e nonostante la sua sollecitudine, trovò, arrivando colà, che fin dalla sera di sabato 26 maggio, su domanda della Legazione d'Italia, « era stata tenuta al Palazzo del Governo, con la partecipazione di rappresentanti ufficiali norvegesi, una riunione di esploratori e meteorologi, tra cui Otto Sverdrup, il fido e ardito capitano del *Fram* nella memoranda spedizione di Nansen; Amundsen (Nansen era in quei giorni assente da Oslo); Rijser-Larsen; Gunnar Isachsen, geografo delle Svalbard; il capitano Wisting, ecc. In essa erano state esaminate, sulla scorta dei telegrammi inviati dalla *Città di Milano* e delle carte meteorologiche, le più probabili ipotesi sul mancato ritorno dell'*Italia* e sull'enigmatico silenzio del suo apparecchio radiotelegrafico ».

In quella riunione, dopo l'esame puramente ipotetico di tali cause, fu affermata concordemente « la necessità di organizzare i soccorsi con la maggiore possibile rapidità ». E quali? — Chi propendeva per i mezzi aerei, chi per quelli marittimi, chi per gli uni e per gli altri insieme.

Colui che, proprio in quel preliminare scambio d'idee, caldeggiò per primo l'invio immediato di un rompighiaccio, trovando i consensi di tutti i convenuti, fu il Comandante Otto Sverdrup; ma poiché la Norvegia non possedeva allora che un piccolo modello di tale tipo di nave, « l'idea non poté avere seguito immediato e fu deciso, dietro insistenza di Amundsen e di Rijser-Larsen, di concentrare gli sforzi del Governo norvegese sulla preparazione e l'invio di idrovolanti della Marina da guerra ».

Fu così che il mattino del 28 maggio, tre giorni appena dopo la catastrofe, partì da Horten per Ny Aalesund

l'idrovolante del tenente Luetzow Holm, uno dei più esperti aviatori della Norvegia, già pratico della zona delle Svalbard, per avervi volato più volte nel 1926 alla ricerca dei due *Dornier* di Amundsen e di Ellsworth.

La proposta dello Sverdrup non veniva, però, trascurata, perché il Governo italiano iniziava immediate trattative con quello russo per ottenere uno dei migliori rompighiaccio disponibili, e ben si sa come i Soviets abbiano concesso, con la maggior premura, prima il *Malyghin* (13 giugno, quattro giorni dopo l'accertamento della posizione del gruppo Nobile-Viglieri), e poi il *Krassin*, più adatto e robusto.

Le « vicende della nostra aeronave, attesta il Giudici, erano seguite in Norvegia con un interesse profondo e direi quasi angoscioso. La sciagura, che con sempre maggiore probabilità pareva avesse colpito l'Italia, era considerata una sciagura nazionale e la spedizione di soccorso per il suo equipaggio un avvenimento al quale tutta la popolazione si appassionava ».

L'unica persona che avrebbe potuto disinteressarsi del « caso », se avesse avuto un animo volgare, sarebbe stato Roald Amundsen, il quale, dopo il suo *Transpolar Flight* a bordo del *Norge*, s'era ritirato nella quiete della sua villa e aveva deciso di non più occuparsi di viaggi e di spedizioni, né sue, né altrui.

Ma chi avesse, non dirò *pensato*, ma anche *lontanamente supposto* che, in un carattere come quello di Amundsen, tutto ciò avesse potuto addormentare in lui l'eroe, cioè l'impeto naturale del bene, lo slancio del sacrificio, l'oblio delle amarezze subite, avrebbe mostrato di non conoscerlo o, peggio, di non capire la sua passione per l'ignoto, assillo e sogno di tutta la sua esistenza.

Era, quindi, logico, semplice, naturale che il grande esploratore « si mettesse subito a disposizione del *Comitato Norvegese di Salvataggio*, affermando di essere pronto a prendere il comando d'una spedizione di soccorso »; ed era altrettanto naturale che in quei giorni la Legazione d'Italia, il Comando della *Città di Milano* e i maggiori esponenti del Governo norvegese facessero tesoro dei consigli che quel maestro insuperabile di scienze polari poteva dare in proposito, insieme ai suoi vecchi amici Fridtjof Nansen, Otto ed H. U. Sverdrup, Rijser-Larsen, capitano Wisting, prof. Hoel ed altri.

Ma per apprezzare in tutta la sua ampiezza il generoso gesto di Amundsen è opportuno ricordare col Tomaselli il modo col quale egli aveva appreso la notizia della catastrofe e deciso su due piedi di andare anche lui alla ricerca degli sperduti. Fu un « modo » curioso e che merita d'essere qui ricordato.

Poco più di un mese prima del naufragio dell'*Italia*, cioè il 15 aprile, l'ing. Giorgio Umberto Wilkins e il tenente C. B. Eielson erano partiti a bordo di un monoplano Lockheed, con motore Wright di 222 H.P., da Punta Barrow nell'Alasca ed erano discesi, dopo 22 ore di volo, in un'isoletta delle Svalbard, a breve distanza da Green Harbour, sorvolando in senso inverso del *Norge* la formidabile banchisa polare. La brillante impresa aveva sollevato negli ambienti « polaristi » un grande entusiasmo, e in Oslo, per festeggiarla, s'era combinato un banchetto fra i più noti studiosi ed esploratori, tra cui Amundsen, e tutti gli amici suoi. Nemmeno a farlo apposta, era la sera del 25 maggio, quella sera, cioè, in cui si sparse la notizia del tragico silenzio dell'*Italia*. Il funesto « annuncio, ricordò il Tomaselli nel suo libro *L'inferno bianco*, piombò

nella sala del banchetto, seguito dalla notizia che il Governo norvegese era stato interessato dal Ministro d'Italia a studiare un piano di soccorso. Poiché Amundsen era presente, per un eccesso di delicatezza nessuno osò fiatare, ma tutti guardarono a lui. Allora il vecchio esploratore s'alzò, e.... disse, senz'altro: — Sono pronto a partire immediatamente. — Venticinque giorni dopo la promessa era mantenuta ».

Per le sollecitazioni sue e di quegli autorevoli uomini, l'organizzazione dei soccorsi andò, perciò, concentrandosi nei modi più pratici.

Il 31 maggio mattina arrivava in Oslo il capitano Tornberg, incaricato dal Governo svedese di « stabilire un piano di collaborazione con l'aviazione norvegese », e fu per quel piano che venne deciso l'invio alle Svalbard degli apparecchi svedesi e delle due navi *Quest* e *Tanya*.

La sera stessa, « Rijser-Larsen partiva per Bergen, dove si imbarcava sulla nave carboniera *Inger IV*, col suo idroplano, per raggiungere alle Svalbard Luetzow Holm, che già era con la *Hobby* in pieno Mare di Barents, e iniziare con lui i voli a due. E, mentre in Italia veniva decisa dal Comitato Milanese, presieduto dal Mercanti, la grande *Spedizione Aerea Italiana*, a Mosca si costituiva, sotto la Presidenza del Vice commissario alla Guerra, Unschlicht, e del Capo di Stato Maggiore, Kamèneff, il *Comitato di Soccorso Nobile*, che studiò subito la possibilità di inviare un rompighiaccio.

Siamo così a quel famoso miracolo marconiano del 5 giugno, quando incominciarono ad essere uditi, un poco in tutti i paesi, i primi appelli di soccorso S.O.S. Il primo di questi messaggi sembra veramente sia stato raccolto dall'agricoltore russo Schmidt, proprietario d'un podere

nel villaggio di Vosmessenle Vochmy, presso Arcangelo. Ma altri furono raccolti in California, in Isvezia, e da vapori in navigazione nel Golfo di Botnia. Tali messaggi comprendevano tutti le tre parole « *S.O.S. Italia Nobile* », ma alcuni facevano precedere, altri facevano seguire la formula di soccorso « *S.O.S.* » alle altre due parole ».

Infinite furono in quei giorni le discussioni in proposito, tanto più che un altro messaggio, realmente lanciato dai naufraghi per mezzo della famosa radio manovrata dal Biagi nella Tenda Rossa, dava, con le coordinate della località da loro occupata sul *pack*, anche l'indicazione « *circa Isola Foy*n », che al primo momento furono erroneamente interpretate per « *Franz Joseph Land* ». In ogni modo, anche i parziali messaggi captati qua e là non furono vani, perché « eccitarono l'attenzione generale », e l'8 giugno poterono stabilirsi regolari colloqui, ad ora fissa, fra la radio da campo dei naufraghi e quella di bordo della nostra nave *Città di Milano*, ancorata alla Kingsbay.

La lieta e straordinaria notizia fu accolta in tutto il mondo con un senso di liberazione, e insuperabile fu anche in Norvegia l'interesse ch'essa destò nel pubblico.

Tanto Amundsen, quanto Nansen e Sverdrup, « di nuovo intervistati, furono però concordi nel dichiarare: che il punto dove l'*Italia* s'era sfasciata era particolarmente difficile a raggiungersi, tanto da Ovest quanto da Est, con navi comuni, e che i soccorsi per via d'aria avrebbero potuto essere apportati soltanto da aeroplani o idrovolanti dotati di larghissima autonomia di volo ».

Si discusse allora, di nuovo, il progetto del rompi-ghiaccio, e fortunatamente le pratiche già iniziate da vari giorni entravano, il 10 giugno, nella loro fase conclusiva.

Il *Krassin*, ch'era allora la nave più potente del genere esistente in Europa, venne senz'altro inviato nelle regioni artiche, agli ordini del prof. Samoilovic, Presidente dell'*Istituto degli Studi Polari*, e sotto la guida del valente capitano Eggi.

Autorità « ed esploratori — ricordano le cronache di quei giorni — concludevano i loro giudizi e i loro consigli con l'esortazione: *non si perda ormai una sola ora*; la breve estate è alle porte, nessuno può prevedere gli effetti che il sole e i venti mutevolissimi potranno esercitare sul *pack*, sul quale si trovano i naufraghi ».

E per tale ansia, oltre che per la trentennale esperienza che lo distingueva, Amundsen, proprio negli stessi giorni in cui Maddalena e Penzo volavano audacemente verso la Baia del Re, tentava con ogni mezzo « di organizzare una spedizione sua propria con Dietrichson, finanziata da Ellsworth, e ciò, dopo aver invano cercato di trovare in Norvegia o in Germania 200.000 marchi per acquistare un grande apparecchio *Junkers* o un *Dornier* ».

Fallito tanto il primo che il secondo tentativo, eccolo allora *sforzare il destino* e chiedere alla Francia, con ostinata sublime pertinacia, uno dei suoi idrovolanti, col proposito di guidare *egli stesso* le ricerche e di giungere al più presto possibile dove la sua esperienza di vecchio esploratore sarebbe stata preziosa.

E la Francia, sempre pronta a collaborare alle imprese di pietà e di cavalleria, per mezzo del suo Ministro della Marina, signor Leygues, decise di compiacere la domanda di Amundsen, inviando sul luogo della catastrofe uno dei suoi più potenti idroplani, il *Latham 47*, allora ammarato a Caudebec-Caux, presso Rouen. L'apparecchio, posto con la maggiore rapidità in condizione

di partire, decollò alle ore 9 del 16 giugno, avendo a bordo come pilota il capitano di Corvetta René Guilbaud, come osservatore il suo collega in grado Alberto Cavalier de Cuverville, come radio-telegrafista Emilio Vallette, come motorista Gilbert Brazy, e giunse, dopo 13 ore continue di volo, a Bergen.

Per non incidere sulle riserve di benzina disponibili alla Baia del Re, un vecchio amico di Amundsen, il commerciante norvegese Peterson, residente a Parigi, provvide a proprie spese ad un largo rifornimento di carburante da inviarsi alle Svalbard col vapore *Inger I*, sul quale avrebbero preso posto anche i membri della spedizione che erano ancora a Bergen o a Tromsøe.

I preparativi per la partenza del *Latham 47* « erano stati compiuti fin dalla sera innanzi, sotto la personale sorveglianza di Guilbaud, che, insieme al suo fidissimo De Cuverville, stava preparandosi in quei mesi per la traversata dell'Atlantico.

Quei due animosi non erano legati solo dalla fraternità d'armi, consacrata dagli eroismi compiuti nella grande guerra, ma da una singolare fraternità d'idee politiche e religiose. Basti dire che entrambi militavano nelle file dell'« Action Française » e che l'adesione di Guilbaud alla dottrina di Maurras era stata così profonda, ch'egli, nato da famiglia calvinista, s'era fatto cattolico.

Ora, sebbene tutto fosse pronto il mattino del 16, lo scrupoloso pilota volle riesaminare e provare accuratamente ogni congegno. Alle 6,5 del 16 i motori cominciarono, quindi, a rombare, e Guilbaud in « combinazione » azzurra, assisteva all'imbarco del materiale, annotando il peso d'ogni oggetto e curando la disposizione del carico.

Poco dopo giunse sul campo De Cuverville, che, pur di partecipare alla spedizione, s'era sottoposto ad un'ultima dolorosa medicazione delle due falangi della sua mano destra, sfraccellate pochi dì prima dalle pale di un'elica. Alle 8,20 i rifornimenti erano compiuti e l'apparecchio fu spinto in acqua. I quattro compagni strinsero allora vigorosamente le mani che si protendevano verso di loro, e senz'altro s'imbarcarono. Guilbaud, preso posto nella carlinga, levò in aria il braccio destro e lo agitò più volte in ultimo gesto di saluto....

I motori erano messi, intanto, in marcia e il grande idrovolante, staccatosi dal pontile, virava velocemente ad oriente, scomparendo alla vista dietro l'ansa di Villequier. Qualche minuto dopo lo si vide, però, tornare a quota bassissima, come fosse desideroso di salutare un'altra volta tutti, e accompagnato dagli evviva e dagli auguri della folla, ch'era ancora con gli sguardi in alto, virò decisamente verso Le Havre, diventando presto un punto....

La prima parte del suo viaggio andò benissimo, poiché il *Latham*, con un solo volo superò, in tredici ore, i 1400 Km. che dividono Caudebec da Bergen, ammarando senza incidenti in quest'ultimo porto alle ore 22 dello stesso giorno. E a Bergen, nel dì seguente 17, fu visitato da Amundsen, da Dietrichson e dagli altri membri della *Spedizione Norvegese*, che contavano di raggiungere la mèta comune con una nave appositamente noleggiata.

Il grande esploratore, da parte sua, aveva lasciato Oslo in ferrovia la sera prima e (secondo ci narra un testimonio oculare di quella partenza) « erano con lui il maggiore Dietrichson e il capitano Wisting, suoi inseparabili amici e collaboratori. C'era una grande folla alla

stazione: il Ministro d'Italia conte Senni, il primo segretario barone di Giura, molti giornalisti italiani e stranieri, i rappresentanti del Governo norvegese e infiniti ammiratori del popolare esploratore. C'era anche la moglie di Dietrichson, una giovane signora dai riccioli biondi e dagli occhioni azzurri, cui il marito rivolse un saluto veramente degno di ricordo: una forte stretta di mano e un lungo sguardo amorevole, cui fu risposto con una fugacissima espressione di angoscia subito repressa.... Dietrichson, quindi, dopo aver detto alla moglie un tranquillo « arrivederci », come se partisse per un'ordinaria escursione, si ritirò nel suo scompartimento.

Amundsen, invece, dopo aver ringraziato il nostro Ministro conte Senni dei suoi auguri, gli disse: « Signor Ministro, stia certo che tutto quanto sarà umanamente possibile fare, lo farò ben volentieri per ritrovare e restituire alle loro famiglie e alla vostra bella Patria il generale Nobile e i suoi coraggiosi compagni ».

E rimase poi al finestrino fin quando il treno fu uscito dalla stazione, ricambiando con la mano il saluto caloroso che le centinaia di persone strette sulla banchina gli mandavano.

Quel saluto non voleva essere soltanto un augurio, ma la celebrazione di un anniversario: il grande esploratore era partito, infatti, per la sua prima spedizione polare il 17 giugno 1903, esattamente 25 anni prima, iniziando il famoso viaggio di tre anni sulla *Gjøa* alla ricerca del Passaggio di Nord-est. Ed ora l'Aquila bianca della Norvegia, come lo chiamavano i suoi connazionali, partiva per un nuovo viaggio pieno di rischi e d'incognite, lieto di aver costituito, con l'aiuto finanziario del suo ricco amico Peterson, una vera, piccola *Spedizione*

franco-norvegese pel salvataggio degli sperduti nell'Artide.

Per « combinarla » aveva lavorato, infatti, moltissimo, e ben ce lo attesta Davide Giudici, che s'era recato a visitarlo pochi giorni prima nella sua bella villa di Svartskog, « superando in circa un'ora e mezzo di automobile il tratto che divide quell'eremo dalla capitale ».

La vettura aveva faticato alquanto, egli ebbe a rammentare, ad arrampicarsi su per le strade ripide e disagiati dei monti che si stendono sino a pochi chilometri dal mare. Parecchie volte l'autista aveva dovuto chiedere informazioni sulla via da seguire; ma, prima ancora che pronunciasse i nomi di Amundsen e di Svartskog, i contadini gli indicavano col braccio la direzione da seguire. E un forestiero, infatti, chi poteva mai cercare, in quella località disabitata, se non Amundsen?

A Svartskog l'automobile si fermò davanti ad una grande villa costruita in legno, come tutte le case di campagna di Norvegia, dipinta in grigio chiaro. Innanzi alla villa — che gli amici suoi gli avevano più volte faticosamente salvata, tacitando i creditori cui aveva dovuto ricorrere per organizzare le sue spedizioni — si stendeva un giardino, tenuto con la cura meticolosa e col buon gusto consueto dei popoli nordici. Il giardino digradava fino al fiordo smisurato, quasi mare aperto, di un azzurro di cobalto, liscio e scintillante come uno specchio al sole.

« Amundsen, scrisse il Giudici, mi aveva accolto con grande cortesia. Egli non aveva, in quei giorni, deciso ancora di rivolgersi alla Francia e stava trattando con Ellsworth per una spedizione di soccorso americana-norvegese. « Comunque riescano i miei tentativi è indispen-

sabile — egli mi disse — agire con la maggiore rapidità ed energia: solo chi è stato per tre settimane bloccato sul *pack* sa che cosa questo significhi e sa che i soccorsi, in questi casi, non sono mai abbastanza rapidi. Vi è un sentimento di solidarietà che deve legare gli uomini, specialmente quelli che arrischiano la vita per la scienza. Di fronte ad esso, i nostri risentimenti personali scompaiono. Quanto ha potuto turbare le mie relazioni col generale Nobile è da un pezzo dimenticato. Oggi, io vedo una cosa soltanto: il generale Nobile e i suoi compagni sono in pericolo, e bisogna fare tutto quanto è umanamente possibile per salvarli ».

Dopo aver menzionato le offerte che andava continuamente ricevendo da valorosi che desideravano partecipare all'opera di salvataggio, Amundsen concludeva: « Farò, nei prossimi giorni, una selezione delle persone: meccanici, radiotelegrafisti e piloti, che ci accompagneranno; avrò ai miei ordini elementi sceltissimi, coi quali, ne sono certo, riusciremo. Se arriveranno altre spedizioni, noi collaboreremo volentieri con esse. La questione non è chi arriverà primo o chi farà di più, ma piuttosto che la situazione peggiora di giorno in giorno. Le nebbie diventano, d'ora innanzi, in quelle regioni, più frequenti e più fitte; e la nebbia potrebbe divenire un ostacolo insormontabile alle esplorazioni aeree. Per questo, ripeto, è necessario agire con la maggiore rapidità ».

Tratto tratto Amundsen si alzava per recarsi in un angolo del vasto atrio ad ascoltare l'apparecchio radio-telefonico, che proprio in quell'ora (erano forse le cinque del pomeriggio) trasmetteva le ultime informazioni, e ritornava visibilmente contrariato: la conferma, che egli

attendeva, della riuscita dei negoziati con Ellsworth non arrivava.

Quando parlava del volo polare, l'esploratore alzava gli occhi ad una trave, dalla quale scendeva un modello del *Dornier Wal 25*, da lui impiegato. A volte il suo sguardo si perdeva nel vuoto. Egli si rivedeva allora sulla sterminata banchisa polare ed esclamava:

« Ah! se sapeste come è bello lassù! Là desidero morire, e mi auguro soltanto che la morte mi incontri cavallerescamente, mi sorprenda nello svolgimento di una alta missione, rapida; senza sofferenze.... ».

Nemmeno a farlo apposta, tale suo desiderio doveva, dopo pochi giorni, tragicamente compiersi, poiché, imbarcatosi alla sera del 17 giugno, in Bergen, sull'idrovolante *Latham-47*, insieme all'amico suo Dietrichson e ai valorosi ufficiali francesi che ne costituivano l'equipaggio, giunse, sì, felicemente, dopo otto ore di volo, a Tromsøe (alle ore 4 del 18), ma scomparve quella sera stessa, appena ripreso il cammino, con tutti i suoi compagni nel Mare di Barents, a Sud dell'isola degli Orsi.

Ed ecco come. A Tromsøe, nelle dodici ore colà trascorse, il *Latham* ebbe bisogno di una piccola riparazione, che fu eseguita d'urgenza in quei cantieri e che sarebbe servita più tardi alla sicura identificazione dell'unico relitto di esso rimasto. Amundsen andò intanto a salutare tutti i suoi vecchi amici di quel porto, ove si era più volte ancorato con le sue gloriose navi. In quel giorno, presso le banchine, erano attraccati, invece, il *Marina 2* del nostro Penzo e il grande trimotore svedese, i cui piloti — data la fitta nebbia che, secondo i dispacci meteorologici, gravava sull'Oceano Artico — attendevano una schiarita per poter ripartire.

Amundsen, raccontarono al Rabot varii amici suoi di colà, « non sapeva rassegnarsi a star fermo, e voleva partire ad ogni costo per arrivare il più presto possibile presso Nobile e i suoi compagni, e sollecitò per conseguenza Guilbaud a partire, nonostante gli sfavorevoli pronostici del Servizio di Previsione del Tempo (Istituto Meteorologico) di Tromsøe. Davanti alle assicurazioni di Amundsen e di Dietrichson, un novizio in materia di navigazione aerea artica come Guilbaud, non poteva che inchinarsi e.... partì ».

E partì alle ore 16 dall'idroscalo di Tromsøe, dirigendo dapprima il suo volo verso sud, per uscire dall'Arcipelago costiero prospiciente al fiordo di Malangen, e facendo poi rotta verso l'isola Fugl (Fugløy), presso la quale alcuni pescatori norvegesi dissero d'aver visto ammarare per brevi istanti, e poi ripartire di nuovo, l'apparecchio, che prese allora senz'altro la direzione di Nord-ovest, mantenendosi in continua comunicazione con la stazione radio di Tromsøe, fino alle 18,45 di quello stesso giorno.

Ora, non avendo esso dato alcuna notizia di sé, dopo quel momento; né essendo passato sopra l'Isola degli Orsi, ove era atteso; né essendo mai giunto, d'altra parte, alla Baia dell'Avvento, nel Fiordo del Ghiaccio, ove si proponeva di costituire la sua base per la ricerca degli sperduti dell'involucro, si dovette amaramente concludere che il *Latham-47* era naufragato nel Mare di Barents, o per improvvisa avaria o molto più probabilmente per caduta in mare, causa la fitta nebbia, che in quel giorno tutto lo oscurava.

Un nostro valente giramondo, ch'è anche un famoso aviatore, ebbe occasione, nel 1930, trovandosi a bordo di

una baleniera che stava esplorando le coste orientali della Groenlandia, di conoscere il radiotelegrafista Werner Brox, che nell'estate 1928 prestava servizio all'Osservatorio Meteorologico di Tromsøe, dal quale « si trasmettevano periodicamente all'idroplano del Guilbaud i dati della situazione atmosferica. Durante il viaggio compiuto dal *Latham* per raggiungere la costa settentrionale della Norvegia, queste informazioni, egli diceva, poterono essere abbastanza favorevoli. Ma peggiorarono proprio il giorno in cui le bianche ali dell'idrovolante furono avvistate nel cielo di Tromsøe e scesero a radere l'acqua nell'insenatura del fiord, là dove l'apparecchio sostò alcune ore per rifornirsi di carburante e di attrezzi.

« Amundsen, sceso a terra, prese nuovi accordi con la direzione dell'Osservatorio Meteorologico. Ed accingendosi a spiccare il volo quella stessa sera, attraverso il Mare di Barents, stabilì che, oltre al servizio d'informazione sui dati atmosferici, venisse comunicato ad ogni sua richiesta un rilievo radiogoniometrico della posizione.

« Brox, perciò, si mise all'apparecchio, non appena l'idroplano ebbe spiccato il volo verso Nord. — Ho percepito subito — egli dice — la voce del *Latham*. La trasmissione avveniva su onda di 600 metri ed era regolarissima, grazie alla bontà dell'apparecchio installato a bordo. Non eravamo minimamente disturbati da alcuna interferenza. Ricordo che tra le cinque e le sei di sera Amundsen chiese unicamente di essere informato sulla direzione dei venti. A queste richieste rispondevano alternatamente le stazioni di Tromsøe e di Ingö (estremità settentrionale della costa scandinava). Verso le sei e un quarto di sera, dalla Stazione di Green Harbour, nelle Isole Svalbard, venne segnalato l'addensarsi d'un fitto

banco di nebbia. Evidentemente il *Latham* doveva trovarsi immerso nei vapori. Infatti, Amundsen non tardò a chiedermi, prosegue il Brox, un primo rilievo radiogoniometrico. Ciò significava che la visibilità della rotta era ostacolata. Dai calcoli risultò che il *Latham* non poteva distare in quel momento più di 50 miglia dall'Isola degli Orsi, che sorge a mezzo il Mare di Barents, tra la costa norvegese e il promontorio meridionale delle Svalbard.

«La situazione si faceva preoccupante. A grado a grado la voce trasmittente dell'idroplano si affievolì in modo proporzionale alla distanza. Erano le 18,22 quando percepii che la stazione di Ingö lanciava alcuni segnali di richiamo, cercando di rimettersi in contatto con Amundsen. Il *Latham* non rispose. Ma poco dopo si riudì la sua voce. Essa emetteva ripetutamente il segnale *L.W.P.*, corrispondente alla sigla radiotelegrafica dell'Isola degli Orsi. Amundsen desiderava avere da quella parte un nuovo rilievo di posizione. Allora ho avuto la certezza che le cose andavano male, poiché, proporzionalmente alla velocità calcolata prima, era facile dedurre che l'apparecchio non poteva ormai distare dall'Isola se non un brevissimo spazio. Se chiedeva rilievo di posizione, voleva dire che stava navigando nel buio, e forse già rasentava le coste senza vederle. Il rischio era imminente. Alle 18,45 ho percepito ancora una volta il richiamo *L.W.P.* Ma la radio dell'Isola degli Orsi ostinatamente taceva. Allora io stesso feci ripetuti appelli al *Latham*, cercando di rimettermi in comunicazione diretta. Ma non ebbi risposta. Trascorsero alcuni istanti di sospensione paurosa. Restai col fiato mozzo per altri quattro a cinque minuti. Il silenzio era assoluto. Alzai gli

occhi a consultare il cronometro, che registrava le 18,50. Perduta ogni speranza! Era la fine! ».

L'emozione destata da questa nuova catastrofe in Norvegia, in Francia e in tutto il mondo civile fu pari a quella che l'aveva indirettamente provocata, e innumerevoli, come ben si può pensare, furono le iniziative per correre in soccorso e alla ricerca anche di questi naufraghi. Secondo il solito, pur ritenendo i più che nulla vi fosse da fare, essendo più che probabile che l'apparecchio avesse cozzato contro le rocce dell'Isola o si fosse « infilato » in mare, per effetto di mancata visibilità, si sperò che il suo equipaggio avesse potuto salvarsi, portato al largo dall'idro stesso e riparando nelle isole o sui ghiacci meno lontani.

E fu tutto un cercare ansioso di aeroplani e di navi, cui prese una intensa attiva parte, coi suoi aviatori e coi suoi marinai, anche l'Italia, inviando nel Mare di Barents prima, l'indimenticabile, valoroso Maddalena col suo *Savoja-Marchetti*, e poi Ravazzoni e Baldini col *Marina 1°*. Vi andò in seguito anche il comandante Romagna con la R. N. *Città di Milano*; e non si dice, poi, con quanti altri velivoli e navi abbiano esplorato quelle acque la Norvegia e la Francia, più direttamente interessate a svelare anche questo mistero. Una ricca Americana, Miss *Boyl*, noleggiò per le ricerche la *Hobby*, e tutte le esplorazioni dei mari e delle terre su cui il *Latham* avesse potuto cadere, furono, sotto la direzione dell'Ammiraglio Herr, comandante la *Strasbourg*, divise per settori rigorosamente segnati, in modo che su nessun tratto rimanesse dubbi.

I dubbi, s'intende, erano alimentati dalla speranza, vera ultima dea del grandioso dramma, che si chiuse, pur

troppo, alle ore 19,45 del 31 agosto di quello stesso anno 1928, col ritrovamento di uno dei galleggianti dell'idro francese, per opera della barca da pesca *Brodd*, 10 miglia marine a Nord-ovest dal faro di Torsvaag, che ne dista 75 da Tromsøe.

Non appena quel relitto fu rimorchiato nel grande porto vicino, si constatò, infatti, che esso aveva indubbiamente appartenuto al famoso idrovolante francese, e recava ancora le tracce di una riparazione eseguita nelle officine dello scalo il giorno 18 giugno, poche ore prima della partenza dell'idro per il Nord. Certamente, quel galleggiante si era staccato dall'apparecchio, di cui faceva parte, nel momento della catastrofe ed era stato poi convogliato dalla corrente nell'Isola degli Orsi verso Sud-ovest, fino ad incontrare uno dei rami della corrente del Golfo, che va a sbattersi, con direzione da Sud-ovest a Nord-est, sulle coste settentrionali della Norvegia. Da qui era stato portato al largo dell'Isola Van (Vanöy), e colà fu scoperto.

Altre ricerche furono allora condotte da navi francesi e scandinave, ed è famosa al riguardo, tra altre, la campagna svolta, sia nel 1928, come nel 1929, dalla *Pourquoi pas?* dell'insigne e rimpianto esploratore Jean Charcot, e quelle compiute con ogni mezzo dalla Norvegia, che furono più tardi illustrate in un dotto e chiaro libro del comandante Gunnar Hovdenak.

Nessun altro resto dell'idro, però, fu trovato, ed anche su questa tragedia si dovette calare il funebre velario del ricordo, celebrando, nei soli modi concessi a noi miseri mortali, la memoria dei sei valorosi scomparsi.

Prima l'Italia, com'era spontaneo bisogno del suo cuore, decretò agli eroi del *Latham-47*, periti in un'opera

di alta generosità umana, le sue maggiori onorificenze al valore aeronautico, accompagnandole con le seguenti, ispirate motivazioni, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale* del 20 novembre 1928 del Ministero dell'Aeronautica:

Medaglia d'Oro — Alla memoria di Roald Amundsen — Leggendario eroe dell'Artide, perdeva la vita in un incidente aviatorio, mentre si apprestava a portare soccorso ai naufraghi del dirigibile *Italia*. Esempio sublime di solidarietà umana, di ardimento, di cavalleria.

Mare di Barents, giugno 1928.

Medaglia d'Oro — Alla memoria di René Guilbaud, capitano di corvetta — Audacissimo aviatore francese, chiudeva una vita eroica con un magnifico gesto di solidarietà umana.

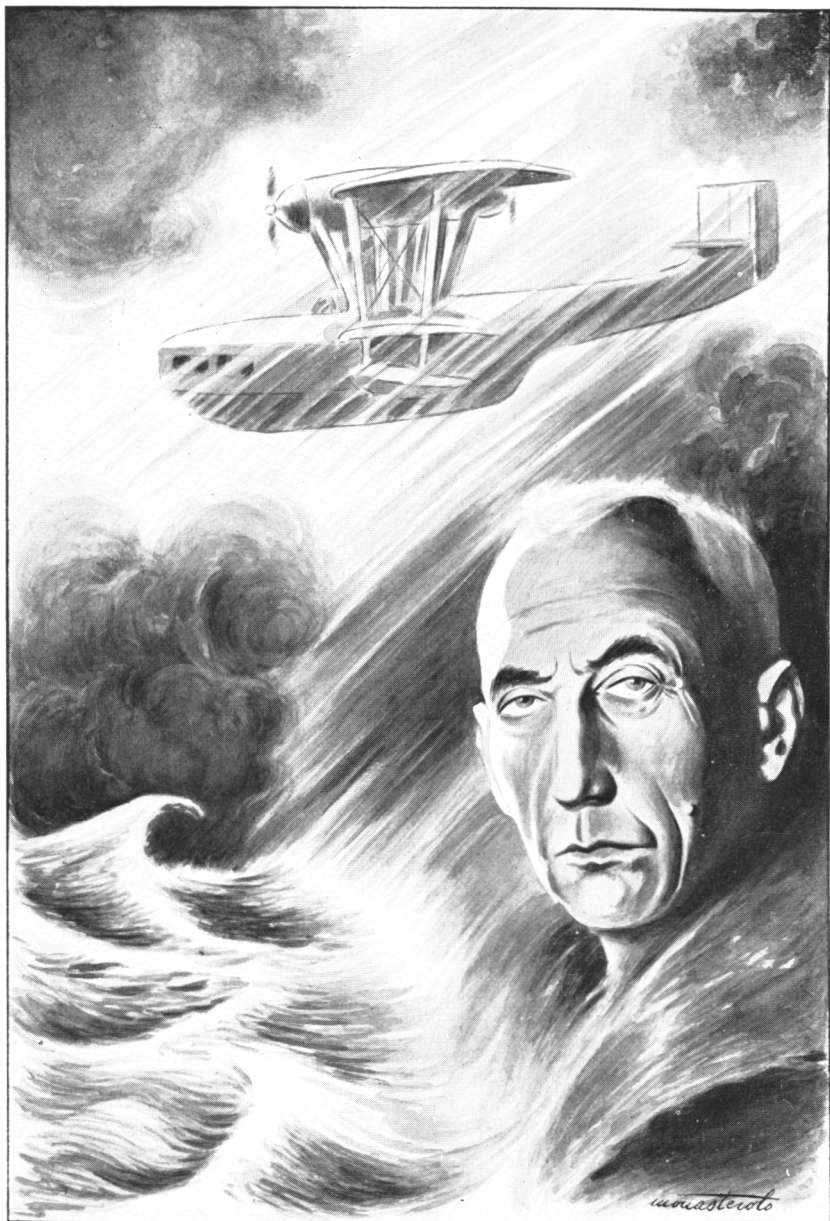
Mare di Barents, giugno 1928.

Medaglia d'Argento — Alla memoria di Leif Ragnar Dietrichson, Maggiore della Marina norvegese — Valeroso navigatore della Marina norvegese, moriva eroicamente in una spedizione di soccorso ai naufraghi del dirigibile *Italia*.

Mare di Barents, giugno 1928.

Medaglia d'Argento — Alla memoria di Albert Cavallier de Cuverville, da Saint Brieuc (Côtes du Nord), capitano di corvetta — Compagno di Guilbaud e Amundsen nella spedizione di soccorso per la ricerca dei naufraghi del dirigibile *Italia*, esempio altissimo di solidarietà umana, trovava tragica morte nel Mare di Barents.

Mare di Barents, giugno 1928.



.... autentico Vikingo, animato dallo spirito delle saghe....

Medaglia d'Argento — Alla memoria di Gilbert Brazy, da Andruicq (Pas de Calais), capo motorista dell'Aviazione francese — Espertissimo capo motorista dell'Aviazione francese, moriva tragicamente, mentre si apprestava a portare soccorso ai naufraghi del dirigibile Italia.

Mare di Barents, giugno 1928.

Medaglia d'Argento — Alla memoria di Emile Vallette, da Parigi, capo radiotelegrafista francese — Bravissimo capo radiotelegrafista francese, si univa generosamente ai compagni del Latham per portare soccorso ai naufraghi del dirigibile Italia. Trovava tragica morte nel Mare di Barents.

Mare di Barents, giugno 1928.

Solenni erano, nel frattempo, le onoranze decretate in Norvegia e in Francia agli eroici scomparsi e, tanto nell'uno che nell'altro paese, si erigevano ad essi targhe e monumenti. Originale e bellissimo fra questi quello eretto a Caudebec-en-Caux, in Francia, a *ceux du « Latham-47 »* e inaugurato dall'allora Ministro dell'Aeronautica I. L. Dumesnil, il 18 giugno 1931, alla presenza del Ministro Plenipotenziario Norvegese in Francia, del Sottosegretario dell'Aeronautica Italiana e di altre cospicue personalità.

Il monumento, concepito dall'architetto Luigi Rey, con la collaborazione dello scultore R. Delandre, rappresenta un grande *iceberg*, da cui emergono la carlinga e le ali dell'idrovolante, con su scritti i nomi dei sei scomparsi e le tappe gloriose della loro estrema, eroica cavalcata: *Caudebec-en-Caux — Bergen — Tromsøe — Mare di Barents!*

Per il nostro Amundsen, quelle tappe presupponevano tutte le altre eroiche sue: quella della traversata dell'altipiano di Christiania, fatta nella sua prima giovinezza con un compagno di rischi e d'ardimenti; e successivamente, senza, in realtà, l'interruzione di un giorno, in ciò che era studio, progetto, preparazione dei suoi cimenti; il viaggio di prova con la *Gjøa* tra il Mare di Norvegia e quello della Groenlandia; il passaggio del Nord-ovest; il viaggio al Polo Sud; il passaggio del Nord-est e le relative esplorazioni con la *Maud*; i primi voli con l'apparecchio *Junker*; l'ardito tentativo di raggiungere il Polo Nord coi due *Dornier-Wal*; e infine la trasvolata polare col *Norge*, dopo la quale s'era messo a raccogliere nella quiete della sua villa le *disjecta membra* dei suoi ricordi e delle sue trentennali ricerche scientifiche.

E pareva che lì dovesse attendere la vecchiaia e la morte, godendo, finalmente, di sì ampio, meritato corredo di gloria.

Ma il cielo del Nord illuminava di troppi riflessi bianchi il suo studio e il suo giardino; le acque del fiordo non erano sempre azzurre, come nei rari dì estivi, ma per lo più grigie o bianche di ghiaccio, e nessuna cosa al mondo lo interessava tanto come le nostalgie del passato, che gli facevano rivedere i gabbiani migranti in schiere infinite, i candori senza fine dell'Antartide, il *pack* alla deriva, gli *icebergs* che navigano verso l'ignoto, e rivivere tutta la infinita, forte poesia dei cimenti affrontati per la gloria della sua bandiera.

Come avrebbe potuto, quindi, restar sordo all'appello di quel mondo? Come mai non avrebbe risposto alla voce implorante di gente caduta per gli stessi ideali che ave-

vano ispirato tutta la sua vita? Il mistero bianco lo attirava ancora: egli ben ne conosceva le insidie e se fosse giunto subito ove più occorreva la sua presenza, avrebbe saputo forse vedere, scoprire, salvare anche i naufraghi dell'involucro.

Le voci che parlavano in lui erano le voci solenni delle ore eroiche (le voci per cui dovremmo tutti agire, scorrendo le miserie delle nostre passioni e dei nostri orgogli), e da autentico Vikingo, animato dallo spirito delle saghe, sospinto dalla poesia dei fiordi e dei ghiacci, si indispettì della sua vita comoda, gli parve vile il suo riposo, e riprese, con l'indomita energia del passato, la via del rischio, del sacrificio e della gloria.

E su quella via cadde, per rimanervi sempre — esempio sublime di generoso ardimento — come un eroe dei suoi nordici miti.



BIBLIOGRAFIA

Chi desiderasse maggiori notizie sulla vita di Roald Amundsen, sui suoi viaggi e sulla sua fine gloriosa veda:

AMUNDSEN ROALD, *Samlede Opdagelsesreiser*. Volumi 4, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1928-1930.

— *Mitt live som polarforsker*, Oslo, 1927, e le traduzioni inglese e francese: *My life as an explorer*, Garden City-New York, Doubleday, Doran and Co., 1928; e *Amundsen par lui même* (Trad. de M. Bec, Paris, 1931). Dello stesso libro comparvero anche le traduzioni tedesca e boema, 1929 e 1930).

— *Northern Waters: Captain R. Amundsen's Oceanographic Observations in the Arctic Seas in 1901*. Christiania, A. W. Brogger, 1906; e *Various Papers on the projected cooperation with R. Amundsen's North Polar Expedition*. Kristiania, 1920 Gröndahl and Sons Boktrykkeri.

ARNESEN ODD, *Roald Amundsen som han var*, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1930.

BELLAMY PARTRIDGE, *Amundsen the splendid Norseman*. New York, Fr. A. Stokes Co., 1929.

HOVDENAK GUNNAR, *Roald Amundsen Siste Ferd.*, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1934 (con un'Appendice del Prof. ADOLF HOEL, sulla crociera del « Krassin »).

VIAGGI.

Su quello nell'Antartide con la « Belgica » vedi:

ADRIANO DE GERLACHE, *Quindici mesi nell'Antartico. Il viaggio della « Belgica » al Polo Sud.* Versione FAUSTINI, Roma, E. Voghera ed., 1902.

— *Expédition Antarctique Belge. Résultats du voyage de la « Belgica » en 1897-99 sous le commandement de A. DE GERLACHE DE GOMERY. Rapports scientifiques publiés aux frais du Gouvernement Belge, sous la direction de la COMMISSION DE LA « BELGICA ».* Anvers, Imprimerie J. E. Bechmann. (Vari volumi, dal 1900 in avanti).

CH. PERGAMENI, *Le Baron Adrien de Gerlache de Gomery*, nel « Bulletin de la Société Royale Belge de Géographie », Bruxelles, n. 2-3 del 1935.

Sul Passaggio del Nord-Ovest con la « Gjöa »:

R. AMUNDSEN, *Nordvestpassagen, Beretning om Gjöa-ekspeditionen 1903-1907. Med et tillæg av premierløjtnant GODFRED HANSEN.* Christiania, 1907 e tutte le sue numerose versioni, tra cui quella inglese (*The North West Passage*, London, 1908) e l'italiana: *Il Passaggio Nord-Ovest.* Trad. di NINA ROMANOWSKI, Milano, Treves, 1908.

Cfr. poi R. AMUNDSEN, *The Scientific Results of the Norwegian Arctic Expedition in the « Gjöa » 1903-1906 under the conduct of...* Oslo, Gröndhal and Søn Boktr. (dal 1907 in avanti).

Sul Viaggio al Polo Sud:

R. AMUNDSEN, *Sydpolen. Den norske sydpolsfaerd med « Fram » 1910-1912.* Christiania, 1912, e tutte le sue numerose versioni, tra cui quella inglese (*The South Pole. An account of the Norwegian Antarctic expedition in the « Fram » 1910-12.* London, 1912, in 2 voll.) e l'italiana: *La conquista del Polo Sud*, pure in 2 voll., edita in Milano, dai Treves.

Cfr. poi R. AMUNDSEN's *Antarctic Expedition. Scientific Results.* Christiania, I. Dybwad, 1914 e seguenti.

Sul passaggio del Nord-Est con la « Maud »:

R. AMUNDSEN, *Nordestpassagen. Maudfaerden langs Asiens Kyst 1918-1920.* H. U. SVERDRUPS *ophold blandt tsjuktsjerne.* GODFRED

HANSENS *depotekspedition 1919-1920*. Christiania, Gyldendalske Boghandel, 1921 (di pp. 467 con carte e illustr.). Di questo libro non esiste che la traduzione russa.

- H. U. SVERDRUP, *Treht aar i isen med Maud*, Oslo, Gyldendal, 1926. *The Norwegian North Polar Expedition with the « Maud » 1918-1925. Scientific Results*. Published by the GEOPHYSIK INSTITUT, BERGEN, in cooperation with other Institutions. Bergen, A. S. John Griegs Boktr. (Ancora in corso di pubbl.).

Sul volo coi « Dornier » del 1925 e i suoi precedenti :

ANDERSSON GUNNAR, S. A. *Andrée*, Stockholm, Società Svedese di Antr. e Geografia, 1906; LACHAMBRE E MACHURON, *Andrée al Polo Nord in pallone*, Roma, Voghera ed., 1907; e la recente, importantissima opera :

- S. A. ANDRÉE-NILS STRINDBERG-KNUT FRAENKEL, *Con l'« Aquila » verso il Polo (Storia della Spedizione Polare di Andrée ricavata dai diari e dai resti della Spedizione ritrovati nel 1930 nell'Isola Bianca)*, a cura della « Società Svedese di Antr. e Geografia ». Milano, A. Mondadori, 1931 (Versione di L. Prampolini).

Il tentativo, tragicamente fallito, dell'Andrée è del luglio 1897, e solo del 15 agosto 1909 quello, in tempo interrotto, di Wellmann sul dirigibile « America ». Nel 1910 il Conte Zeppelin si recò alle Svalbard per studiarvi la possibilità di un volo transpolare con una delle sue note aeronavi, ma per allora nulla decise, cosicché spetta all'Amundsen, e non ad altri, il merito di aver iniziato le esplorazioni delle zone polari in aeroplano coi voli del 1923 e del 1925, e ancora all'Amundsen l'idea di riprendere tali imprese con un dirigibile; idea, che, come s'è visto, poté tradursi in epica, gloriosa realtà con l'aiuto finanziario di Ellsworth e quello tecnico del Nobile nella « Transpolar Flight » del 1926.

Dopo tali iniziative e tali esempi l'idea fece scuola, e tutti sanno quali proficui risultati ne abbiano ricavato Byrd, Wilkins, Mawson, Riser-Larsen, e la stessa *Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff*, promotrice e patrona del viaggio aereo dello Zeppelin nel luglio 1931, per cui vedi L. KOHL-LARSEN, *Die Arktisfahrt des « Graf Zeppelin »*. Vorwort von H. HECKENER. Berlin, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1931, e versione ital. presso Treves (*Lo Zeppelin nell'Artide*).

Per farsi un'idea del vasto movimento scientifico determinato dall'introduzione del mezzo aereo nelle esplorazioni polari, si consultino nella *Bibliographie Géographique Internationale*, che si pubblica ogni anno dalla Casa Colin di Parigi per cura

delle più importanti Società ed Enti Geografici mondiali, il paragrafo dedicato alle *Spedizioni aeronautiche* nel capitolo delle *Régions Polaires*.

- R. AMUNDSEN, HJ. RIJSER-LARSEN, LEIF DIETRICHSON, FR. RAMM, I. BJERKNES, *Gjennem luften til 88° Nord. Amundsen-Ellsworths polflyvning 1925*, Oslo, 1925; e tutte le versioni che ne furono pubblicate nelle rispettive lingue in Svezia, Inghilterra, Finlandia, Francia, Olanda, Germania, Italia. La nostra fu pubblicata su versione di ADA VANGESTEN-MAZZEGA, col titolo *Il mio volo polare fino a 88° lat. Nord*, dalla Casa Mondadori di Milano, nello stesso 1925.

Sul volo attraverso la calotta artica col « Norge »:

- R. AMUNDSEN OG LINCOLN ELLSWORTH, *Den første flukt over polhavet. Med bidrag av GUSTAV S. AMUNDSEN, B. L. GOTTWALDT, I. HÖVER, FINN MALMGREN, HJ. RIJSER-LARSEN*, Oslo, 1926; e tutte le versioni che ne furono pubblicate in Svezia, Inghilterra, Finlandia, Francia, Russia, Germania e Spagna.

Il libro non fu tradotto in italiano, ma sullo storico volo è indispensabile vedere ciò che ne scrisse il costruttore e pilota del dirigibile, U. NOBILE, nel vol. *In volo alla conquista del segreto polare. Da Roma a Teller attraverso il Polo Nord*, Milano, A. Mondadori, 1929. All'edizione maggiore di questo volume sono aggiunte sei *Monografie*, dovute ai Signori ING. A. MARINO, PROF. F. EREDIA, PROF. A. NOBILE, DR. G. SCHNEIDER, PROF. MALMGREN e FR. BEHOUNEK, e DR. C. TOMASELLI.

Cfr. anche A. G. QUATTRINI, *Col « Norge » da Roma all'Alaska*, Firenze, Quattrini, 1927, e le pagine di G. RONCAGLI, *La prima traversata aerea dell'Artide*, nel « Boll. della R. Soc. Geogr. Ital. » del 1926.

Per alcuni particolari della trasvolata cfr. anche *Search by LINCOLN ELLSWORTH*. New York, Brewer, Warren and Putnam, 1932; e il magnifico volume *The two polar Flights of R. AMUNDSEN AND L. ELLSWORTH, Air pioneering in the Arctic*, Edited by H. E. Kershner. New York, National American Society, 1929.

Sul volo e il naufragio del dirigibile « Italia »:

- ALBERTINI G., *Alla ricerca dei naufraghi dell'« Italia »*. Mille chilometri sulla banchisa. Milano, Libreria del Littorio, 1929.

— *La « Heimen-Sucai » nei mari artici*, Firenze, Bemporad, 1932.

- ARNESEN ODD OG LUNDBORG EJNAR, *« Italia » tragedien pa naert hold*, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1929; e la sua riduzione

- inglese: *The Polar Adventure. The «Italia» tragedy seen at close quarters*, London, V. Gollancz, 1929.
- BEHOUNEK FR., *Il naufragio della Spedizione Nobile*, Firenze, Bemporad, 1930.
- BIAGI E., *Biagi racconta... I miracoli della Radio nella tragedia polare*. Milano, Mondadori, 1929.
- CUESTA U., *Sulle tracce di Andrée*. Roma-Milano, Augustea, 1931.
- DONGEN, SJEF VAN, *Vijf jaar in jis en sneeuw. Mijn leven in het noorpoolgebied*. Amsterdam, s. d.
- GIORDANA G. P., *Vita di Aldo Pontremoli* (con Prefazione di S. E. ALBERTO DE' STEFANI). Roma, A. F. Formiggini, 1933.
- GIUDICI DAVIDE, *The tragedy of the «Italia»*, London, 1928.
— *Col «Krassin» alla tenda rossa*, Milano, N. Moneta ed., 1929.
- IOTTI E., *Critica alla Spedizione Nobile*. Milano, Libreria Aeronautica, 1930.
- LAWCOW A., *«Malygin» for ä söke efter Nobile-ekspedisjonen i isen på östkysten av Svalbard*. Nella «Morskovo Spornika», 1928, n. 12, p. 96 e sgg. (in russo).
- LAZAZZERA R., *Finn Malmgren. L'eroe polare*, Roma, 1931.
- LORIS-MELIKOW M. A., *Pà «Malygin» i polarisen*, Leningrad, 1928.
- LUNDBORG EINAR, *När Nobile räddades. Mina upplevelser under den svenska Spetsberg-Expeditionen 1928*. Stockholm, 1928.
- MEYER WILLY, *Der Kampf um Nobile. Versuch einer objektiven Darstellung und Wertung der Leistungen des italienischen Luftschiffers. (Mit einem gemeinsamen Vorwort v. FRANZ. BEHOUNEK, ARTHUR BERSONI, LEONID BREITFUSS)* Berlin, 1931.
- NOBILE UMBERTO, *L'«Italia» al Polo Nord*. Milano, A. Mondadori, 1930.
- *Die Vorbereitungen und die wissenschaftlichen Ergebnisse der Polar expedition der «Italia» unter Mitarbeit von FRANZ BEHOUNEK, FINN MALMGREN, AMEDEO NOBILE, LUIGI PALAZZO, ALDO PONTREMOLI, G. DE MOTTONI und E. PUGNO-VANONI. (Herausgegeben von....). Mit einem Geleitvorwort von A. BERSON und L. BREITFUSS*. Gotha; Petermanns Mitteilungen Ergänzungsheft n. 205, 1929; trad. in italiano presso il Mondadori, nel 1938.

RIZZO G. B., *I risultati scientifici della Spedizione Polare di U. Nobile con l'aeronave «Italia» nel 1928*. In «Rivista Geografica Italiana», Firenze, settembre-dicembre 1931, pp. 117-34.

ROMAGNA-MANOJA G., *La R. Marina Italiana nella Spedizione Artica 1928*, in «Rivista Marittima», LXII, giugno 1929.

SAMOILOVIC R., *S. O. S. nel Mare Artico. La Spedizione di soccorso del «Krassin»*. Firenze, Bemporad, 1929.

SANDSTRÖM I. W., *Den svenska undsättnings expedition till Spetsbergen*, 1928. Nella rivista «Ymer», Stockholm, n. 48, 1928.

SORA GENNARO, *Con gli alpini all'80° parallelo*, Milano, A. Mondadori, 1930.

SUCHANOV V., *Forsunnet i isen, Journalisten på «Krassin» memoarer*. Priboj, 1929.

TOMASELLI CESCO, *L'Inferno bianco*, Milano, Edizioni «Unitas», 1929.

VIGLIERI ALFREDO, *48 giorni sul «pack»*. Milano, A. Mondadori, 1929.

WILKINS G. H., *Flying the Arctic*, New York, G. P. Putnam's Sons, 1928.

Tieni poi presenti le conclusioni dell'inchiesta governativa sul naufragio dell'aeronave «Italia», pubblicate a cura del Ministero della Marina, nella «Rivista Marittima» del 1930 col titolo:

COMMISSIONE D'INDAGINI PER LA SPEDIZIONE POLARE DELL'AERONAVE «ITALIA» — *Relazione*, Roma, Rivista Marittima, 1930.

Come si sa, la Commissione era presieduta da S. E. L'AMMIRAGLIO UMBERTO CAGNI ed aveva per membri il SENATORE PUJIA, il GENERALE DE PINEDO, il GENERALE VACCHELLI, l'AMMIRAGLIO DENTI AMARI DI PIRAJNO, il GENERALE CAVALLI MOLINELLI, e il COMM. VOCINO. Al fascicolo è allegata un'importante perizia tecnica del GENERALE CROCCO.

Per l'ultimo viaggio aereo di S. Amundsen e la sua tragica fine:

CHARCOT I. B., *À la recherche du «Latham 47»* nel «Bulletin Bimestriel de la Société de Topographie de France», Paris, 53^e année, n. 2, Mars-Avril 1929, pp. 37-82.

COMITÉ À L'INTENTION DES FAMILLES ET DES AMIS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE FRANÇAIS ET NORVÉGIENS, *L'Expédition de l'Hydro-avion « Latham 47 »*. Paris, 1931.

Pel racconto da me citato nel testo (Cap. VIII), del radiotelegrafista Werner Brox, cfr. V. BEONIO BROCCIERI, *Due mesi fra i pionieri dell'Artide*, nella rivista « La Lettura », 1° novembre 1930. Il Brox dovette però confondersi nelle ore, perché, l'ultimo messaggio dell'A. fu alle 18,45 e non alle 19,40. Ma vedi per tutto ciò:

HOVDENAK GUNNAR, *Roald Amundsen Siste Ferd*. Con un'Appendice dell'HOEL. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1934. [È la più completa e documentata Relazione che sia stata pubblicata sull'ultimo viaggio dell'A. e sulle numerose ricerche compiute circa l'eroica fine di lui e dei suoi compagni].

RABOT CHARLES, *Gli articoli sull'« Italia » e su Amundsen e il volo del « Latham »* editi ne « L'Illustration » di Parigi, numeri 4451, 4452, 4453, 4454, 4456, 4457, 4458, 4463 del 1928; e numero 4608 del 1931.

Rabot, che era un eminente maestro di studi polari e un perfetto conoscitore delle lingue scandinave, tradusse o ridusse in francese tutte le maggiori opere dell'Amundsen e degli altri più insigni esploratori suoi contemporanei, cosicché, chi desiderasse di ampliare in argomento le proprie cognizioni, troverà nei suoi libri larga messe di note, di delucidazioni e d'aiuti. Non dimenticare, infine, gli articoli *Sul dramma dell'« Italia » e su quello del « Latham »* editi ne « L'Illustrazione Italiana », numeri 26, 27, 52 del 1928.

Su relitti dell'aeronave « Italia », forse provenienti dalla parte volata via dopo la catastrofe e rinvenuti nel 1936 sulla costa del Nord della Terra di Nord-Est, nello Spitzberg, vedi l'art. di A. R. GLEN, su *The Oxford University Arctic Expedition*, nel fasc. di ottobre 1937 di « The Geographical Journal ». London.

INDICE

CAPITOLO I. — I primi anni e il primo viaggio. *Pag.* 1

La fanciullezza e i primi studi di Amundsen. -
 Le sue prime letture e i suoi primi « Eroi ». -
 La traversata dell'altopiano di Cristiania e una
 « irresistibile » vocazione. - Nei laboratori d'Am-
 burgo, sotto la guida di un grande maestro. - Il
 suo primo viaggio polare a bordo della « Bel-
 gica ». - Un audace disegno e uno storico col-
 loquio con Nansen. - Il primo viaggio di prova
 e di studio della « Gjöa ». - La piccola baleniera
 parte per il suo grande viaggio.

CAPITOLO II. — L'impresa del Passaggio Nord- Ovest con la « Gjöa » » 23

Dai fiordi della patria al dedalo dell'arcipelago
 canadese. - Presso il Polo Magnetico boreale a
 Gjöa-Havn. - Diciannove mesi di osservazioni e
 di ricerche. - Un Natale straordinario. - I « Ka-
 bluna » imparano a costruire iglu di ghiaccio e
 di neve. - La marcia di Atangala. - L'eroismo
 scientifico di Wijk. - La « Gjöa » riprende la
 rotta e compie il « passaggio ». - Un altro sverno
 artico e una marcia di 1200 miglia di Amundsen.
 - Finalmente nel mare aperto.

CAPITOLO III. — Al Polo Sud » 49

I risultati scientifici del viaggio della « Gjöa ».
 - Col « Fram » nell'Oceano Artico. - Suo muta-
 mento di rotta. - Il discorso del Capitano Nilsen
 all'equipaggio. - La famosa baleniera nell'Antar-

tide. - Arrivo alla grande barriera e costruzione di « Fram-Heim ». - Tre mesi di marce sul ghiaccio e i loro insegnamenti. - Gli eroismi e le sorprese di un « Raid ». - Si arriva al Polo Sud e vi si cammina attorno per tre giorni. - Dai pendii gelati del grande altipiano al paradiso terrestre della Tasmania. - Una pagina indimenticabile di Nansen.

CAPITOLO IV. — Il Passaggio del Nord-est con

la « Maud » *Pag.* 73

L'« instancabile » pensa ad un'altra impresa. - Il varo della « Maud » e il suo programma. - Da Hardanger a Capo Celjuskim, sulle orme della « Vega ». - Due svernì fra gli icebergs. - L'arrivo a Nome e un terzo sverno della « Maud » presso Serdtse Kamen. - La « Maud » a Seattle e primi approcci di Amundsen con gli aeroplani. - La « Maud » ancora in balia della banchisa nell'Oceano Artico siberiano. - Finalmente libera.

CAPITOLO V. — In volo verso il Polo Nord con

due « Dornier-Wal » » 91

Perché non tentare la traversata aerea della calotta artica? - Amundsen decide l'acquisto di due Dornier-Wal e li fa portare alle Svalbard. - I due idro iniziano il volo. - Forzato ammaraggio all'88° di latitudine nord. - Ventiquattro giorni in panna sui ghiaccioni della banchisa. - Titanici sforzi per uscirne. - Il Dornier 25 riesce a riprendere il volo, salvando la spedizione. - Il più ambito dei premi.

CAPITOLO VI. — Col « Norge » da Roma a Teller. » 103

La forza di un proposito. - Bisogna ritentare con un altro mezzo. - Primi contatti con l'ingegnere U. Nobile e acquisto del N. 1. - Battezzimo dell'aeronave e sua partenza in volo da Roma. - Felice arrivo del « Norge » alla Kingsbay. - Il volo augurale di Byrd. - Decollo del dirigibile e sua felice epica traversata della calotta artica dalle Svalbard all'Alasca. - I gravi pericoli corsi durante il volo e i suoi risultati scientifici.

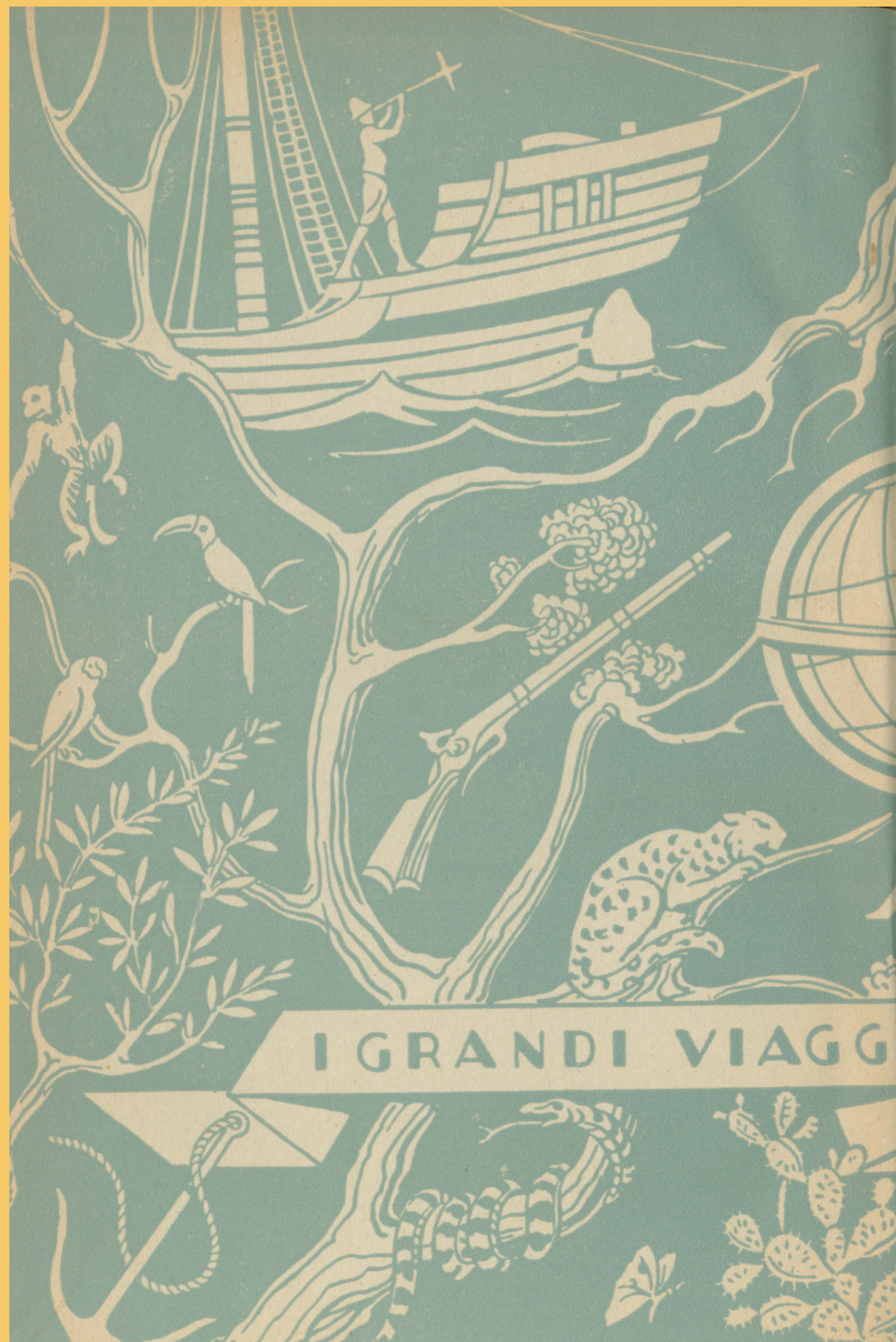
CAPITOLO VII. — Dalla gloria al dramma. . . . Pag. 129

Penosi incidenti fra Nobile ed Amundsen e loro cause. - I danni di una mancata discussione sulle possibilità esplorative degli aerei nelle zone polari. - Perché e come fu decisa la spedizione dell'«Italia». - La nuova aeronave in volo da Roma alla Kingsbay. - I voli a raggera e le pericolose illusioni sulla loro possibile continuità. - Un'altra volta al Polo e l'improvviso silenzio della radio. - Che sarà mai accaduto? - Bisogna andare a vedere. - I primi segnali di S. O. S. e le notizie sulla catastrofe.

CAPITOLO VIII. — Il sacrificio supremo. . . . » 149

La mirabile gara per i soccorsi ai naufraghi e ciò che fu fatto dai governi. - Un banchetto in onore di Wilkins e il generoso oblio di una contesa. - Urgenza di far subito «Qualche cosa» e slancio di Amundsen. - Tutti in linea per arrivare primi. - Vicende dell'«Italia» e del suo equipaggio. - Audacie, eroismi e sacrifici. - Le insidie della banchisa e un altro gruppo di volontari. - Il volo del «Latham 47» da Caudebec-en-Caux a Tromsø. - Le ultime parole di Amundsen e l'estremo volo dell'idro sopra il Mare di Barents.

Bibliografia » 175



I GRANDI VIAGGI



DI ESPLORAZIONE



I GRANDI VIAGGI DI

ESPLORAZIONE

A. A. MICIELI

PROLOGO
AL
MUNDUS
E
Z

